

Crepúsculo naval español

TRAFALGAR



Combate entre el Santa Ana y el Royal Sovereign (Madrid, Museo Naval).

38. El telar de Penélope

Marina Alfonso Mola

60. Nelson y el mito

José Gregorio Cayuela

78. Vigor historiográfico

Antonio Atienza Peñarrocha

44. Una paliza

Antonio Atienza Peñarrocha

66. Escaño, un héroe olvidado

Agustín Guimerá Ravina

82. Fiestas y duelos

H. Pérez, M. Alpert y Ó. Médel

56. Triunfo decisivo

Michael Alpert

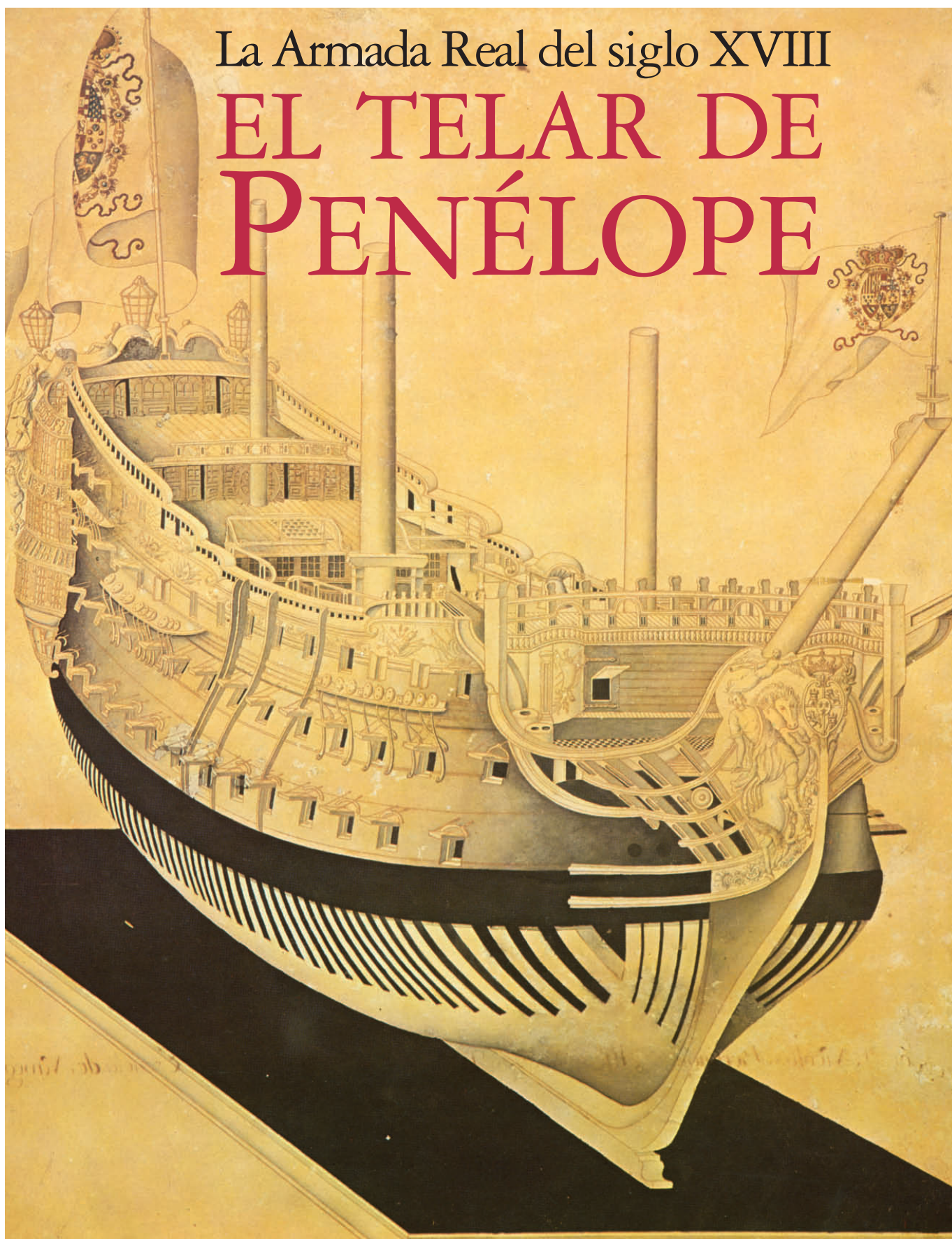
72. El ocaso del Antiguo Régimen

Carlos Martínez Shaw

El 21 de octubre de 1805, la escuadra franco-española fue destrozada por la británica en Trafalgar. Fue la mayor batalla naval del siglo, pero su trascendencia supera tal dato: España no se recuperó de las pérdidas de hombres y buques; Napoleón, aunque rehizo su armada, abandonó el proyecto de invadir Gran Bretaña y ésta, libre ya de temor, se dedicó a combatir al Emperador en el continente y a auspiciar alianzas para oponerse a sus ambiciones

La Armada Real del siglo XVIII

EL TELAR DE PENÉLOPE



Navío de tres puentes en construcción. En España se pasó de buques muy sólidos y pesados a navíos más modernos, de estilo inglés o francés.

Felipe V, Fernando VI y Carlos III impulsaron reformas navales que pretendían la creación de una potente escuadra. **MARINA ALFONSO** analiza la construcción de buques de guerra, la formación de la oficialidad y el reclutamiento de las tripulaciones, obstaculizados por los cambios políticos, la falta de medios y la excesiva carga burocrática

Cuando se instaura la dinastía borbónica en los albores del siglo XVIII, el prestigio naval de la Monarquía Hispánica era ya historia. El potencial de flota se estimaba en 17 galeones, 8 fragatas, 4 brulotes y 7 galeras, de los que habría que descontar una docena de buques tras el desastre de Vigo en 1702, por lo que el mantenimiento de las rutas americanas y las operaciones navales durante la Guerra de Sucesión hubieron de realizarse con la necesaria colaboración de los buques franceses.

Al acceder al trono Felipe V, se encontró con que la defensa de las extensas costas metropolitanas y coloniales estaba encomendada a varias Armadas (Galeras, Mar Océano, Guardia de la Carrera de Indias, Barlovento y Mar del Sur), sin coordinación entre ellas, con un ámbito de operaciones específico, al mando de las cuales se hallaba una oficialidad aristocrática y cuyas tripulaciones eran difíciles de reclutar.

A pesar de la existencia de muchos excelentes marinos al frente de las Armadas, el siglo XVII y la primera década del XVIII se jalonaron de desastres navales, que pusieron de manifiesto lo inoperante de la dispersión de las fuerzas y la deficiencia del factor humano (tanto de mandos como de tripulaciones), todo lo cual hizo pensar en la necesidad de una reforma para intentar recuperar el prestigio en el concierto internacional. De ahí que la rehabilitación de la Marina de guerra y mercante se convirtiese en uno de los objetivos de la política reformista nacional. Con Felipe V se asiste, pues, al nacimiento de la Marina moderna, cuyos principios orgánicos y líneas de acción han llegado hasta la actualidad.



Marqués de la Ensenada, uno de los artífices de la reforma naval (por Jacopo Amigoni, Madrid, Museo del Prado).

Ya en 1708 se formó una Junta presidida por el duque de Veragua para comenzar a poner los cimientos de una Marina de nueva planta. Y nada más concluir la Guerra de Sucesión, en 1714, el primer Borbón encomendó al conde de Bergeyck, a Jean Orry y luego a Bernardo Tinajero la reorganización de la Armada a partir de la recién creada Secretaría de Estado de Marina. La misión era ambiciosa y difícil, pues había que crear una infraestructura material adecuada que permitiese la construcción de los buques que necesitaba la Armada, para lo que era preciso poner en marcha los astilleros y las industrias de suministros navales. Asimismo, era necesario contar con una dotación humana preparada, tanto mandos como tripulaciones. Tras los primeros pasos se encontró la persona adecuada para llevar a cabo el proyecto, José Patiño, “hombre hábil, gran trabajador y de manos limpias”, que fue nombrado Intendente

general de la Marina y presidente del Tribunal de la Contratación (1717).

Pese a las dificultades objetivas que implicaba, el plan para la reforma de la Marina se acometió en tres frentes, identificados por la necesidad de contar con barcos, con oficiales y con tripulaciones. Antes, con respecto a las Armadas, se aplicó una política de modernización tendente a neutralizar la dispersión a través de la centralización, que se materializó en la supresión de las distintas armadas y la creación de la Armada Real (1714). A este preámbulo de la reorganización administrativa, siguió la creación de los tres Departamentos Marítimos (1726) con base en Ferrol, Cádiz y Cartagena, que se completaría con la instauración del Almirantazgo (1737) como vértice de la jurisdicción de Marina y con la subdivisión del espacio costero en provincias marítimas (1748), con un ministro de Marina a la cabeza de las más importantes.

La reforma de Patiño

Si a principios de siglo la construcción de navíos se realizó por el sistema de asientos con empresarios particulares, paulatinamente se fue pasando a la administración directa del Estado, a medida que empezaron a funcionar los arsenales establecidos en las cabeceras de los tres departamentos marítimos (Cartagena, Ferrol y La Carraca, junto a Cádiz), a los que hay que sumar el arsenal de La Habana (construido a partir de 1723), el más importante del Imperio (donde se botaron los bastimentos más grandes, más baratos y de mejor calidad, gracias a las maderas tropicales, caoba y guayacán), y se intensificó la producción en otros astilleros reales, que trabajaron tanto para la marina mercante como de guerra (Guarnizo, en Cantabria, Zorroza, en Vizcaya, Pasajes, en Guipúzcoa, etc.). Los barcos se construyeron según las normas de Antonio de Gaztañeta: cascos fuertes y pesados,



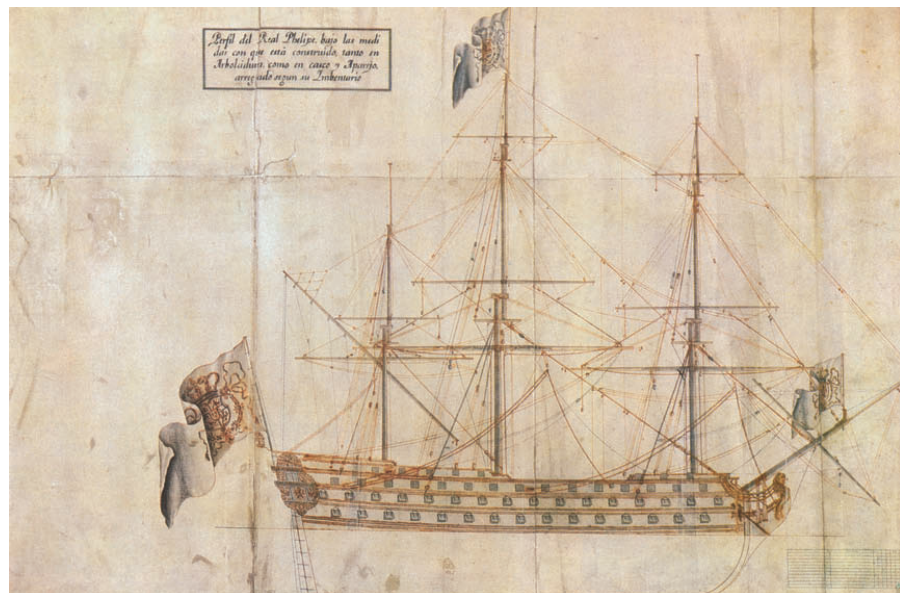
Arsenal de Ferrol. Durante el siglo XVIII, Ferrol se convirtió en Departamento marítimo y su astillero, en uno de los más importantes de España (Madrid, Museo Naval).

gran arboladura, resistencia ante los temporales y las andanadas de los enemigos. Es el denominado *sistema español*, que se mantuvo en vigor hasta la renovación de mediados de siglo.

Pese a los metódicos y modélicos planes de Patiño, la impaciencia de Albornoni abortó el cuidadoso programa y se optó, como venía siendo costumbre, por la compra de barcos mercantes refactados en buques de guerra y equipados para el combate, a fin de hacer frente a la organización de una flota para emprender las expediciones de Cerdeña y Sicilia (1717-1718). Esta frágil flota (62 navíos) fue conocida con el significativo nombre de *flota de papel*, al estar in-

tegrada por barcos dispares, mediocres e inadecuados para su función, como se demostró en los desastres de cabo Pé-saro y Mesina.

Ello no fue óbice para que Patiño fuese nombrado secretario de Estado de Marina e Indias y de Hacienda (1726). Durante la década de su ministerio se construyeron 36 navíos, 15 fragatas y un buen número de barcos de todos los tipos. Este robustecimiento de la Armada se puso a prueba con éxito con ocasión de la expedición a Orán (1732) y la conquista del reino de Nápoles y Sicilia (1734). Así, España volvió a figurar entre las potencias navales de su tiempo, para disgusto e inquietud de sus rivales.



Navío Real Felipe, de 3 puentes, 114 cañones, construido en Guarnizo (Cantabria), en 1732, gracias a los planes de Patiño (Madrid, Museo Naval).

A la muerte de Patiño (1736) disminuyó el ritmo constructivo debido a los drásticos recortes presupuestarios causados por las dificultades financieras heredadas de la guerra, con las que tuvo que lidiar el competente José del Campillo (1741). Su prematura desaparición no le permitió desarrollar sus proyectos de reforma, sucediéndole en las secretarías de Hacienda, Guerra y Marina e Indias Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada, hombre experimentado en la materia como intendente y secretario de la Junta del Almirantazgo.

El impulso de Ensenada

Ensenada y sus colaboradores afrontaron de nuevo el plan renovador, comenzando por estudiar los defectos que habían mostrado las fuerzas navales, sus causas y los medios para evitarlos. Al mismo tiempo, introdujeron mejoras en la gestión financiera para sufragar los gastos derivados del papel de privilegio otorgado a la Marina, centralizaron la construcción naval e impulsaron la fabricación de buques en series bien definidas con planos homologados.

Su actuación se inaugura con medidas de fomento de la producción de suministros navales para no depender de los mercados extranjeros. Así, se promovió la fabricación de lonas en Galicia, de jarrias en Valencia y Granada, de artillería en Sevilla y Barcelona (al tiempo que se mejoraban las fundiciones de Liérganes-La Cavada), de ferrerías, anclas y clavazones en Guipúzcoa y Vizcaya. Y de forma paralela se promulgaron las *Ordenanzas e Instrucciones de Montes* (1748-1751) de cara a seguir una política forestal que proporcionara la materia prima para la construcción naval, dejando todos los asuntos de este ramo a cargo de los Intendentes de Marina. Se editaron también las *Ordenanzas Generales de la Armada*, corpus jurídico-administrativo ingente que ordenó todos los supuestos concernientes a la Marina, incluyendo lo relativo a maestranzas, arsenales, fábricas, tripulaciones, etcétera.

Para impulsar el progreso en el campo de la industria naval, se envió a Gran Bretaña a un joven oficial, Jorge Juan, para que ejerciera el espionaje industrial en los astilleros. Tras comprobar *in situ* los avances para mejorar y modernizar la arquitectura naval (1749-1750), el marino y científico reclutó, atraídos por pingües

remuneraciones, a ingenieros y maestros en diversas especialidades, que se pusieron al frente de los arsenales (Rooth se trasladó a Ferrol, Bryant a Cartagena y Mullan a Cádiz, donde también estuvo Howell, que pasaría a Guarnizo). Pese a ser técnicos de segunda fila y de trabajar con una maestría inexperta, acostumbrada al sistema tradicional, contribuyeron al renacimiento de la Marina española. Al mismo tiempo, se encomendó la misión de viajar por Europa (1749-1751) para estudiar las instalaciones marítimas de los países más reputados, a otro prestigioso oficial, Antonio de Ulloa, cuyas experiencias se plasmaron en la renovación de los arsenales siguiendo las concepciones más modernas de la época. A finales de 1752, comenzó la construcción en serie en todos los arsenales a la vez.

Consecuencia de esta acertada política fue el aumento del ritmo de la producción, pudiéndose considerar el año de 1754, justamente el de la caída de Ensenada, como uno de los más activos de la construcción naval española: se botó un navío de 70 cañones, nueve de 74, cinco de 68, dos de 64 y dos de 62. Además, ese año se alcanzó de nuevo la cincuenta de buques en la flota.

Titubeos

Tras la desgracia del superministro, llegó al Ministerio de Marina Julián de Arriaga (1754-1776), cuyo conservadurismo fue pernicioso para la labor de profunda reforma llevada a cabo por su antecesor, aunque la inercia permitió continuar la empresa constructiva de los barcos que ya estaban empezados.

Si bien el ritmo constructivo fue decreciendo paulatinamente, no llegó a los bajos niveles que hubieran deseado los británicos, ya que en el quinquenio 1755-59 se botaron doce navíos de 74 cañones, tres de 68, uno de 64, dos de 60 y once barcos de otros tipos. Del mismo modo, por un lado, se construyeron en Cartagena los jabeques, que permitieron a Barceló erradicar el corso berberisco del Mediterráneo y, por otro, se perfeccionaron los sistemas constructivos, combinándose el *sistema inglés* patrocinado por Jorge Juan con el *sistema francés*, para lo que se contrató al ingeniero Gautier (el cual, además, influyó en la creación del Cuerpo de Ingenieros Navales, en 1770), cuyo herede-



José Antonio de Gaztañeta, superintendente de los astilleros de Cantabria. Sus normas de construcción se respetaron durante la primera mitad del siglo XVIII (J. G. Condoy, Museo Naval).

ro sería Romero Landa, director de las construcciones navales a partir de 1783.

Asimismo, los astilleros recibieron un impulso al promulgarse en 1772 sus *Ordenanzas*, que pusieron orden en la adquisición de los pertrechos y armamentos de los buques, al tiempo que se creaban unas Juntas en los Departamentos marítimos para estudiar las necesidades de acopio de materiales y trabajos a realizar. Se comenzaron a construir navíos de tres puentes y 112 cañones (Ferrol y La Habana), algunos cascos se forraron de cobre, se mejoró la funcionalidad de la batería baja, se hicieron reglamentarios los focos y las cangrejas, las jarras de cobre para envasar la pólvora y el forro con planchas de plomo de los pañoles de munición, e incluso se formuló un *Reglamento de Artillería* (1776) para estandarizar el armamento.

En consecuencia se alargó el tiempo de vida media de los navíos: si entre 1714 y 1724 los buques duraban unos

13 años y los fabricados entre 1725 y 1749 dos más, los botados entre 1750 y 1774 duraban unos 32 años, con casos de una longevidad excepcional, como el de *El Guerrero* y *El Soberano*, que se habían botado en Ferrol en 1755 y continuaron en servicio durante ochenta y nueve años, respectivamente.

A la muerte de Arriaga, Pedro González Castejón, como secretario de Marina (1775-1783), mejoró la labor de su predecesor, alcanzándose un buen potencial de flota, como se pudo mostrar en las confrontaciones de la guerra de la independencia de las Trece Colonias. En 1783 fue nombrado secretario de Marina Antonio Valdés, cuya eficaz dedicación al progreso de la Armada se plasmó en la dotación de diques secos y de modernas máquinas para los arsenales y en la ampliación de los parques de artillería, al tiempo que se incrementaba el ritmo de las construcciones navales. La dimisión de Valdés (1795) dejó a la Armada sin un

competente ministro, en vísperas de tiempos turbulentos. Se puso al frente de la Secretaría de Marina a Pedro Varela, que inicia un período de inestabilidad en el Ministerio, con mandatos muy cortos de sus titulares (Juan de Lángara, Antonio Cornel) y con un ritmo de entregas considerablemente ralentizado, hasta la llegada a la Secretaría de Marina de Domingo de Grandallana (1802-1805), cuya acertada gestión facultó una momentánea recuperación de la Armada, aunque, como apunta José Patricio Merino, las necesidades de la Armada crecieron más deprisa que las posibilidades de la nación.

En efecto, pese al notable esfuerzo constructivo realizado durante la centuria, las fuerzas navales españolas se resentían en la comparación con las flotas británica y francesa, quedando patente su inferioridad tanto numérica (para 1805 la Armada contaba con 52 navíos de línea, de los que con mucho esfuerzo se podía armar sólo la mitad, en contraste con los 60 franceses y los 217 británicos), como en potencia de fuego, pues, aunque la artillería embarcada era técnicamente equiparable (incluso con la dotación de las efectivas carronadas), las carencias se detectaban en la falta de preparación de los artilleros, en el número inferior de cañones y en la mala calidad de la pólvora.

Buena teoría, poca práctica

El segundo frente abordado por el ministro Patiño a comienzos de su mandato fue la formación de los marinos. Con el doble objetivo de incitar a los jóvenes nobles a entrar al servicio del Estado y de solventar las necesidades de formación de una oficialidad de carrera para cubrir las plazas de los buques de guerra, fundó la Academia de Guardiamarinas de



José de Mazarredo, quizás la figura más distinguida de la Marina española durante el siglo XVIII (J. F. Bellier, Museo Naval).

Cádiz (1717), que se convirtió en un gran centro científico y técnico a lo largo del siglo (induciendo así a la creación de otros dos establecimientos semejantes en Cartagena y Ferrol, en 1776).

Entre 1751-1773, Jorge Juan fue el artífice de un completo plan de formación teórico-práctica. Así, la Academia, liderada por directores de prestigio y dotada de un profesorado altamente cualificado, trabajó en estrecha colaboración con otras instituciones como el Observatorio Astronómico de la Marina (instalado a partir de 1753) y el Real Colegio de Cirugía (fundado en 1748).

Parece ser que a finales de siglo el número de oficiales del que disponía la Armada era más que suficiente en relación con las posibilidades de embarque de personal, ya que durante las épocas de paz los navíos se desarmaban y permanecían fondeados en los puertos.

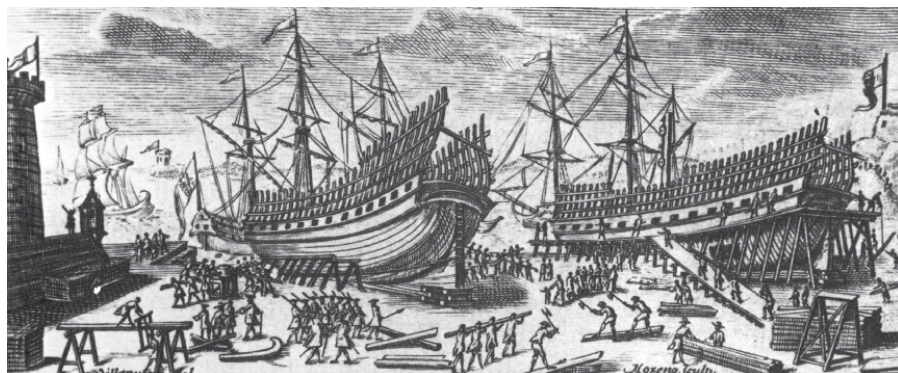
Así, los oficiales salidos de la Academia no dispusieron en ocasiones de oportunidades de navegar y de adquirir experiencia, a pesar de lo cual, y salvando ciertas deficiencias en la dirección de las maniobras, dieron pruebas de preparación y valor en la ocasión de Trafalgar.

Más burócratas que marineros

La guarnición de los navíos estaba desempeñada por los artilleros de mar, creándose con Patiño los batallones de Marina y las brigadas de artillería de Marina (1717). El grueso de la dotación de los barcos estaba constituida por la gente de mar, para cuya recluta se recurrió a las Matriculas de Gente de Mar voluntarias de 1717 y 1737, preámbulo de la Matricula Obligatoria de Ensenada (1751), que declaraba obligatorio el servicio en los navíos del rey y en los arsenales a marineros, pescadores, carpinteros de ribera y calafates. Su aplicación permitiría contar con las tripulaciones adecuadas en caso de crisis diplomática o declaración de guerra, aunque a costa de perjudicar al sector pesquero, a la marina mercante y al comercio marítimo. La excelente gestión del ministerio de Valdés y los decretos de *Libre Comercio* con América resultaron una inyección para la Matricula, pasándose de los 40.000 matriculados de 1780 a los 75.470 asentados en 1792.

Ahora bien, el complejo sistema de enrolamiento de la marinería obligó a un desarrollo desmedido del Cuerpo del Ministerio. Este organismo político encargado del control efectivo de la Matricula cada vez precisó de mayor número de empleados y, por ende, aumentó el coste del mantenimiento del aparato, cuando en realidad el objetivo prioritario de la política naval debía haber sido la extensión del poblamiento costero, la potenciación de la navegación de altura y cabotaje y el fomento de la pesca, para así garantizar el aumento de matriculados, cantera de tripulantes para el real servicio.

El almirante Mazarredo denunciaba reiteradamente esa situación. Por ejemplo, en su toma de posesión del mando de la Escuadra del Océano (1797): “El mal nace de que desde el año de 93 se armó más (navíos) de los que se podía dotar y pagar, no correspondiendo el efectivo de Gente de Mar a las listas de Matriculas, completándose mal con vagos y otros aplicados, no hombres de mar. De aquí,



Trabajo en un astillero en la primera mitad del siglo XVIII, según grabado de las *Ordenanzas de Ensenada*, de 1748 (Madrid, Museo Naval).

y de su desnudez y miseria, las primeras enfermedades, y de aquí el contagio que acabó con tanta marinería aquel año y en los siguientes de 94 y 95...”.

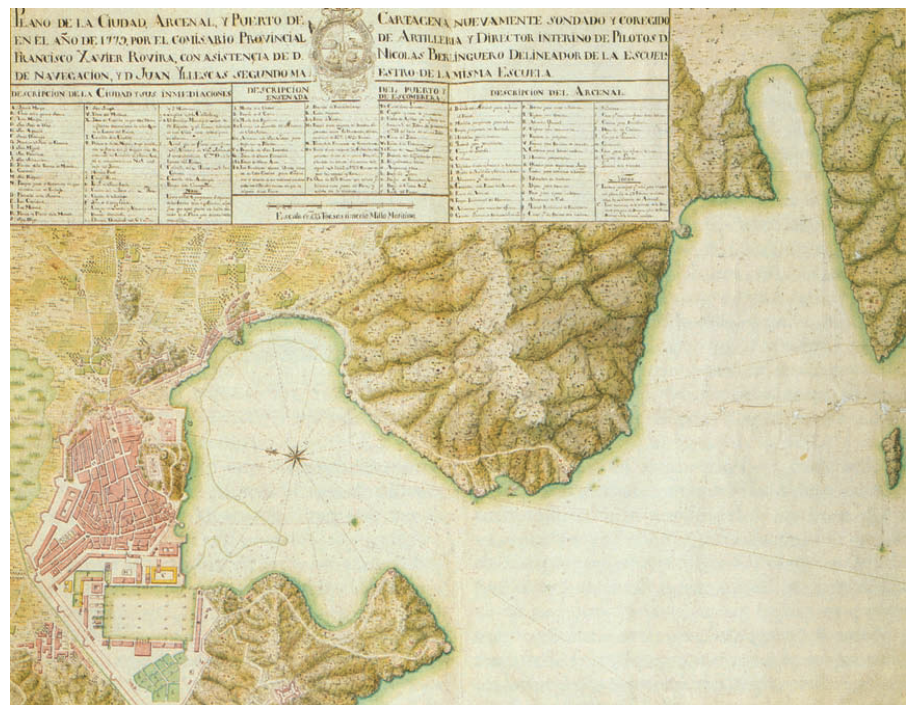
Aunque la inscripción en la Matrícula les dispensaba del servicio militar de las quintas, les otorgaba el monopolio de las actividades marítimas (comercio de larga distancia, cabotaje y pesca), les permitía gozar del fuero de Marina y beneficiarse de pensiones en caso de heridas o invalidez en acto de servicio, la inscripción repugnaba a la gente de mar y maestranza, que mostró resistencia al servicio y recurrió a la picaresca para burlarlo (poblaciones costeras con sólo ancianos y niños a la llegada de los funcionarios reclutadores, alistamiento en clase de inhábiles, en viaje o paradero desconocido).

Y es que el servicio en la Armada no era apetecible, ya que a las inherentes enfermedades de a bordo, la alimentación deficiente y los riesgos de la navegación y el combate, había que sumarle los sueldos insuficientes pagados tarde, mal o nunca, la falta de permisos, la excesiva duración del servicio, el desprecio manifiesto por parte de la oficialidad y las nulas posibilidades de promoción. De ahí que sea casi una constante el recurso a quintos, tropa de infantería y artilleros de tierra para completar las dotaciones de los navíos, los cuales eran poco efectivos para colaborar en la maniobra y reparación rápida de averías.

Muchas deficiencias

Si bien se está rehabilitando, con justicia, el papel de los marinos al frente de las unidades de la Armada y se están poniendo sobre el tapete tanto las expectativas napoleónicas del potencial de flota que España podía aportar a la alianza, como los elogios efectuados por el propio Napoleón al valor y a la actuación táctica de los oficiales españoles en las operaciones de la armada combinada hispano-francesa, la Armada Real adolecía de limitaciones estructurales derivadas de factores muy complejos.

Así, en vísperas de Trafalgar, estas limitaciones se plasman en la insuficiencia de efectivos navales en número, en potencia de fuego y en renovación de las escuadras (navíos vetustos o poco marineros que retardaban a los restantes); la carencia de preparación de las tripulaciones, agravada por la falta de hombres



Ciudad, arsenal y puerto de Cartagena, en la segunda mitad del siglo XVIII. Su modernización fue impulsada por Ensenada y dirigida por Jorge Juan (F. X. Rovira, Madrid, Museo Naval).

(las epidemias de 1800 y 1804, que asolaron las costas andaluzas, diezmaron la población susceptible de ser enrolada); y la penuria financiera, materializada en la carencia de suministros navales en los depósitos de los arsenales y en la insuficiencia de fondos para sufragar los gastos derivados de equipar y abastecer una flota para una contienda.

No obstante, debe reconocerse, como señala Didier Ozanam, que el resurgimiento de la Marina de guerra española fue una realidad. La Armada española de la segunda mitad del XVIII estaba dotada de buques modernos, de bases y de arsenales de nivel internacional, cuya fuerza en la época nadie juzgó despreciable. Por otra parte, los responsables de

nínsula y de las Provincias de Ultramar. Finalmente, dado que todo este programa era complejo, costoso y exigía paciencia para obtener resultados, se puede comparar el proceso seguido por la historia de la Marina del setecientos al telar de Penélope.

Así, el plan de Patiño fue abortado por las necesidades perentorias de la guerra de Italia; el programa de Ensenada fue congelado por Arriaga, para ser retomado con éxito por Valdés y Grandallana, antes de que las guerras finiseculares aceleraran el proceso de destejido de la red de efectivos navales sin dar tiempo material a recuperarse de los desastres de las batallas atlánticas de la armada combinada franco-española contra la *Royal*

ARSENALES Y BUQUES ERAN COMPETITIVOS, PERO ESTABAN FALTOS DE MATERIAL, MARINERÍA, ARTILLEROS Y ADIESTRAMIENTO

la política española nunca tuvieron la intención de crear una Marina capaz de realizar operaciones de gran envergadura o de enfrentarse por sí sola a un rival tan poderoso como Gran Bretaña. Se necesitaba una Marina que se hiciera respetar, pero su papel primordial era, más que el de la acción ofensiva, el de la acción disuasoria destinada a la defensa de la Pe-

Navy, tanto en aguas del cabo San Vicente (1797) como en las de Finisterre (1805), antesala y preludeo, respectivamente, del descalabro de Trafalgar (1805), en plena crisis del Antiguo Régimen en España. Hasta entonces y durante todo un siglo, la Armada había sido un instrumento eficaz al servicio de la salvaguarda de España y de su Imperio. ■

España perdió su poder naval; Napoleón,
su opción de invadir Inglaterra

UNA PALIZA

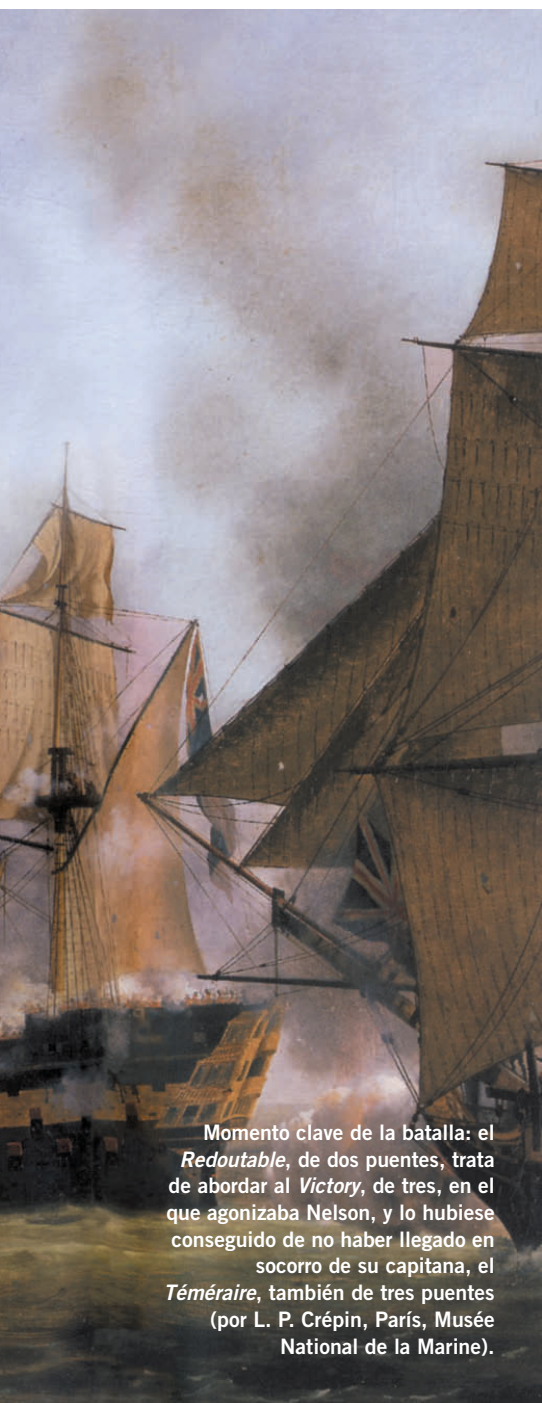


En Trafalgar, la mayor batalla naval del siglo XIX, Gran Bretaña logró una victoria definitiva.

ANTONIO ATIENZA analiza la baja moral hispano-francesa, las contradicciones y los errores del mando y su heroica resistencia final ante la pericia, coherencia y adiestramiento ingleses

Después del combate de Finisterre, la flota franco-española, al mando del almirante francés Pierre Villeneuve y del español Federico Gravina, se dirigió a Cádiz, puerto vigilado por una pequeña escuadra inglesa al mando de Cuthbert Collingwood. Villeneuve desobedeció así las órdenes de Napoleón

ANTONIO ATIENZA PEÑARROCHA es investigador naval.



Momento clave de la batalla: el *Redoutable*, de dos puentes, trata de abordar al *Victory*, de tres, en el que agonizaba Nelson, y lo hubiese conseguido de no haber llegado en socorro de su capitana, el *Téméraire*, también de tres puentes (por L. P. Crépin, París, Musée National de la Marine).

Bonaparte, que le había ordenado acudir con su flota a Brest, liberar a la flota francesa allí bloqueada por los británicos y, después, zarpar hacia Boulogne, para escoltar la fuerza de invasión de Inglaterra allí preparada. Sin embargo, Villeneuve, sabía que la misión era imposible. Había sido batido por la escuadra británica de Calder, lo cual parecía demostrar que los ingleses le esperaban. Y necesitaba desesperadamente suministros, para las numerosas tropas que

llevaba embarcadas: sin ellos, le resultaría imposible alcanzar Brest. Galicia no le pudo proveer adecuadamente, y sólo le quedó navegar hasta Cádiz, donde podría rearmar sus buques (ver *La Aventura de la Historia*, “Finisterre, la batalla de la niebla”, núm. 81, julio 2005). Villeneuve ahuyentó a los británicos y fondeó en la rada gaditana el 20 de agosto. La noticia de la llegada de la flota combinada fue comunicada a Londres y el Almirantazgo dispuso la concentración de diversas flotas británicas frente a Cádiz, bajo el mando supremo de lord Horatio Nelson. La escuadra franco-española fue, por su parte, reforzada por los buques de Ignacio María de Álava, allí acoderados desde abril. Los buques de la Escuadra Combinada, que habían cruzado dos veces el Atlántico, necesitaban ser recorridos y reparados, y a ello se dedicaron con presteza los trabajadores del arsenal. Mientras, en Boulogne, Napoleón comprendió que no podría invadir Inglaterra. Sin una flota que protegiera sus barcasas de desembarco, sus tropas no podrían poner el pie en el camino de Londres. Por ello, ordenó a sus ejércitos que se dirigieran a Alemania. En cuanto a su flota, fondeada en Cádiz al mando del almirante Villeneuve, junto a la española, dispuso que se reuniera con la escuadra del almirante José Justo Salcedo, en Cartagena, y que ambas se adentraran en el Mediterráneo y hostigaran Nápoles, a fin de dividir a las fuerzas austríacas, obligadas a defender también su flanco sur y apoyar a las pequeñas monarquías italianas. Desconfiando definitivamente de Villeneuve, ordenó su relevo por el almirante Rosily-Mesros, pero no lo comunicó a Cádiz.

Por su parte, Nelson estableció frente a Cádiz un bloqueo holgado. Sus buques desaparecieron tras el horizonte, mientras que varias fragatas, ojos y oídos de la flota, se situaron a la vista del puerto. Nelson apreciaba tanto el papel de las fragatas que en cierta ocasión dijo: “Si a mi muerte me abrieran el pecho, verían sobre mi corazón escrita la palabra *fragata*”.

Ataque en doble columna

El almirante reunió a sus capitanes el día 10 de octubre en el *Victory*, su buque insignia, y explicó su plan. Estaba claro que la Flota Combinada, una vez saliera de puerto, adoptaría la clásica



Almirante Pierre Charles Villeneuve, jefe de la Escuadra Combinada. Salió inoportunamente de Cádiz y su plan de batalla era improvisado.

formación de línea de combate: una larga hilera de buques, uno detrás de otro, preparados para luchar. Frente a esta táctica, Nelson había decidido adoptar las técnicas de Rodney o de Jervis: romper la línea, pero no por un punto, sino por dos, como el primero había hecho en la batalla de Saintes, en 1782. Era una táctica arriesgada, porque suponía avanzar bajo el fuego enemigo sin apenas posibilidad de contestar. Pero una vez partida la línea enemiga, ésta quedaría cortada en tres trozos, y la vanguardia no podría auxiliar a la retaguardia.

Tal riesgo hubiera podido originar la oposición de sus capitanes, pero éstos eran un grupo de jóvenes oficiales, entusiastas y admiradores suyos. Mientras Nelson explicaba sus planes, el almirante Calder, modesto vencedor del encuentro de Finisterre, se encaminaba hacia Londres en su buque insignia para responder ante un consejo de guerra por no haber destruido o dañado más seriamente a la flota aliada. Por eso, el segundo en el mando era Cuthbert Collingwood, un eficiente oficial, gran amigo de Nelson, querido por sus hombres, apasionado por los árboles y enamorado de España y de la lengua castellana. Lord Nelson no tenía subordinados con el relieve, la experiencia o el prestigio que pudieran discutir sus planes.

Sir Horatio, además, les dejó bien claro que una vez iniciada la refriega, se acababan las órdenes: cada capitán debía obrar con independencia y agresividad,



Nelson explica su plan de batalla a los capitanes de los buques de su escuadra (detalle de un grabado de James Goldby, Londres, N.M.M.).

atacando a los buques que tuviera más cerca: “Ningún capitán se equivocará si coloca su buque al costado del enemigo”. Su idea, por tanto, era crear una melé, en la cual los buques británicos, más diestros, mejor tripulados y armados, debían imponer su habilidad y fuerza a franceses y españoles. El disparo a bocajarro no provocaba la temida lluvia de astillas que aniquilaba al enemigo, pero agujereaba más eficazmente el casco, y provocaba el hundimiento. Además, los tacos de madera que aprisionaban la bala en el ánima del cañón salían disparados envueltos en llamas y, al chocar contra las jarcias o las velas, provocaban incendios.

Criterios enfrentados

Mientras Nelson y sus hombres brindaban por un triunfo que veían seguro, el 8 de octubre los comandantes españoles y franceses sostuvieron una reunión tormentosa para decidir qué hacer. El mayor general Escaño, expuso que, a su entender, la escuadra debía permanecer fondeada en Cádiz todo el invierno. Ello permitiría reparar y revituallar los buques y reponer tripulaciones. Mientras tanto, obligarían a los británicos a una dura labor de bloqueo de Cádiz, Ferrol y

Cartagena, sufriendo las inclemencias del tiempo, que les ocasionarían daños equivalentes a una dura batalla. Algunos de los mandos franceses manifestaron que tal actitud les haría pasar por cobardes. Esto sentó muy mal a Alcalá Galiano, un marino tan valeroso como inteligente. Al parecer, y esto quizá es legendario o exagerado, el contralmirante francés Magon se excedió en sus palabras y el español estuvo a punto de retarle en duelo. La tensión y el malestar era grande entre los

cuanto necesitaran y a Gravina, que obedeciera sin reservas a Villeneuve.

Con todo, la propuesta de Alcalá Galiano era tan juiciosa, que el 8 de octubre se decidió invernar en Cádiz. Pero, el 14, Villeneuve cambió de opinión a causa de dos informaciones bien distintas: por un lado, supo que Nelson había tenido que ceder parte de sus buques para proteger un convoy y, por otro, que el almirante Rosily-Mesros había llegado a Madrid y no le costó suponer que

ESCAÑO OPINÓ QUE SE DEBÍA INVERNAR EN CÁDIZ, MIENTRAS SE REEQUIPABA LA FLOTA ALIADA Y SE DESGASTABA LA BRITÁNICA

oficiales de ambas naciones, pues los españoles no se ahorraban los comentarios sobre el abandono en que les habían dejado los franceses durante el reciente combate de Finisterre. Por eso, los problemas se sucedían: por ejemplo, a la llegada de la Flota Combinada a Cádiz, el intendente del arsenal de La Carraca se negó a facilitar a los franceses material y provisiones, si éstas no eran pagadas en moneda contante y sonante. Godoy tuvo que ordenar al arsenal que proporcionaría a los franceses

pronto estaría en Cádiz con la orden de sustituirle. El golpe era grave para el almirante, porque deseaba seguir en la escala de mando y, sobre todo, no ser ignominiosamente descabalgado de ella. Por todo ello, el 18 decidió salir a la mar.

Gravina hubiera deseado oponerse, pues desertores ingleses habían informado que la flota de Nelson seguía siendo muy poderosa, pese a la cesión de algunos buques, pero tenía las manos atadas. Era ante todo un noble y un militar y estaba obligado por una doble

obediencia a las órdenes de su rey. En la tarde del 18 de octubre, fue citado en el *Bucentaure*, buque insignia francés, y Villeneuve le comunicó que pensaba dar vela al amanecer. Si mala era la decisión de salir, hacerlo al día siguiente constituía un nuevo error: todos sabían que los barómetros estaban bajando, lo que indicaba que antes de tres días se desencadenaría unos de los típicos temporales otoñales del Estrecho. Con todo, Villeneuve había decidido zarpar y Gravina replicó que los buques españoles estarían listos. De inmediato, la señal de partir se elevó al tope del *Bucentaure*.

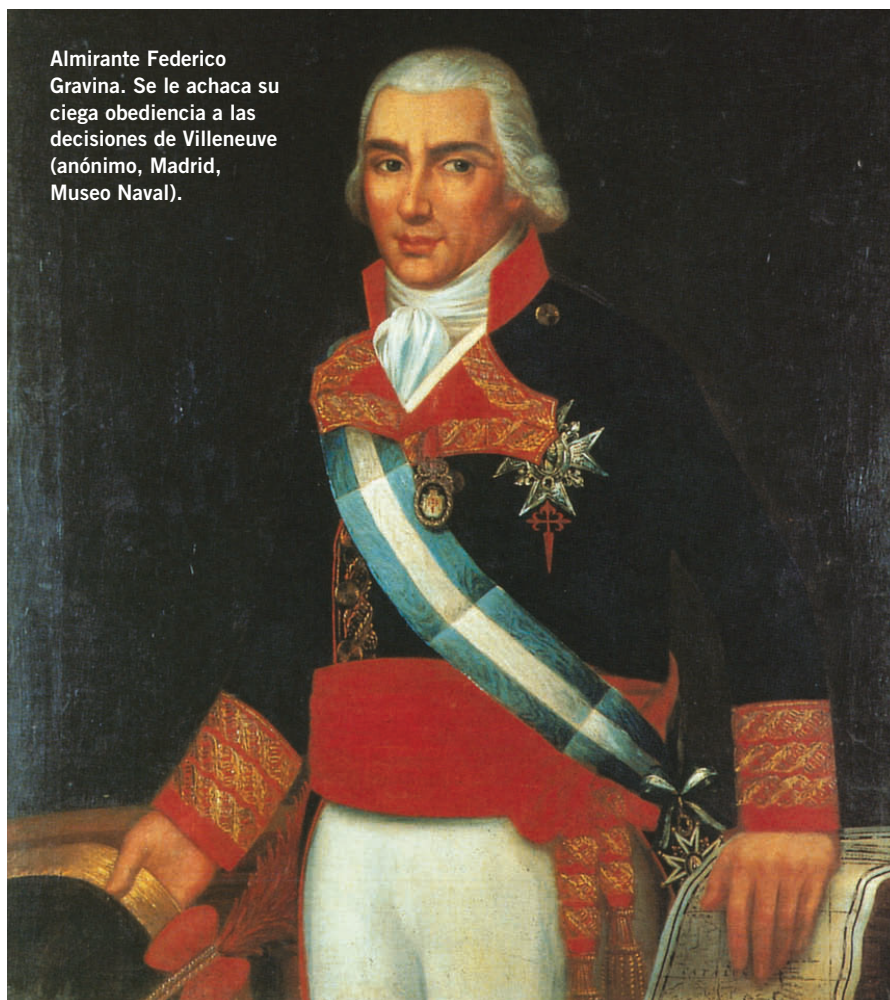
El 19 de octubre, con el alba, se iniciaron las maniobras de salida. A las 8.30, Nelson, en el *Victory*, su buque insignia, fue informado de que las fragatas que vigilaban el puerto habían avisado a seis buques saliendo de puntas. Quizá no sabía que iba a disponer de dos días para preparar la batalla.

La gran diferencia

Si las flotas, al menos sobre el papel, parecían bastante equilibradas, donde residía la fundamental ventaja británica era en las tripulaciones. Las inglesas eran muy buenas, forjadas con un entrenamiento constante en el mar y aunque la vida era muy dura y la disciplina estricta, la moral era muy alta. Los marineros británicos estaban muy motivados, adoraban a algunos de sus jefes como Nelson, Collingwood o Cochrane.

Los barcos franceses y los españoles, por el contrario, tenían pocos marineros auténticos. En España, una inadecuada política hacia la Armada hizo poco apetecible servir en ella. Las malas pagas dejaban a las familias de marineros —e incluso de los oficiales— en la miseria. Por tanto, se llenaban los barcos de soldados, de levas forzadas de campesinos de tierra adentro o de delincuentes, que redimían sus delitos sirviendo en la mar. La impericia de esta gente era manifiesta y baja su moral. Después de varios años de guerra y sin una adecuada estructura de entrenamiento y formación, España carecía de marineros capaces de rendir lo necesario en un combate. Por su parte, la flota francesa no había reemplazado las bajas producidas durante la navegación hasta la Martinica, el regreso y el enfrentamiento de Finisterre.

Se esperaba que en caso de enfrentamiento, los soldados colaboraran en las



Almirante Federico Gravina. Se le achaca su ciega obediencia a las decisiones de Villeneuve (anónimo, Madrid, Museo Naval).

LAS ESCUADRAS

Ambas flotas parecían similares. **Gran Bretaña.** 27 buques. 7 de 3 puentes, con unos 100 cañones cada uno; 2 con 80 cañones; 15 con 74 y 3 con 64 cañones. Además, 4 fragatas de 40 cañones, una goleta y una balandra. Junto a los cañones, cada navío contaba con unas 10 carronadas, un tipo de cañón corto que disparaba mortales ráfagas de metralla. En total, unas 2.600 piezas de artillería.

Francia. 18 buques. 4 de 80 cañones y 14 de 74, junto a 4 fragatas, 1 corbeta y 2 bergantines, con una media de 40 cañones. Unas 1.650 piezas.

España. 15 buques, 1 de 136 cañones, 2 de 112, 1 de 100, 1 de 80 y 10 de 74. Además, los barcos españoles iban armados con obuses, una especie de carronada perfeccionada y muy eficaz. Unos 1.500 cañones y morteros (*).

Aunque la Flota Combinada sumaba

33 buques contra 27 británicos, y era superior en número de hombres y cañones, en realidad Nelson estaba en superioridad, pues disponía de buques más grandes y su artillería disparaba con mayor ritmo. Además, varios buques españoles estaban en malas condiciones: el *Santa Ana*, el *Rayo* y el *San Justo* tenían graves averías y otros, por falta de tiempo y pertrechos, no habían podido reparar convenientemente los daños sufridos en el combate de Finisterre.

(*) La suma del número de cañones de los barcos no coincide con los totales, que incluyen carronadas y obuses. Además, las cifras reales serían algo superiores, pues los capitanes trataban de reforzar su artillería y embarcaban alguna pieza más. No se contabilizan los pedreros, pequeños cañones giratorios fijados a las bordas y cofas, que regaban de metralla los barcos enemigos en la lucha a corta distancia.



21-X-1805

12:30 HORAS

Flota británica

Flota hispano-francesa

Viento

por entrar en combate, aunque sin adelantar a sus matelotes (el buque que precede en el orden establecido).

A las 10.30 horas todavía algunos buques estaban completando las viradas en la escuadra franco-española. Mientras unos se adelantaban, otros se esforzaban por recuperar su puesto. Esto obligaba a unos barcos a quedarse en facha esperando y los oficiales, inmersos en la tarea de la maniobra, no podían disponer el inicio del fuego. También imposibilitaba tomar alguna contramedida contra la táctica de Nelson. Gravina solicitó a Villeneuve actuar con independencia con su Escuadra de Observación, pero Villeneuve lo impidió.

A las 11.45 se ordenó abrir fuego en cuanto el enemigo se encontrase a tiro. Ya entonces la flota inglesa se acercaba muy rápidamente y Nelson mandó izar su célebre mensaje en banderas de señales: “Inglaterra espera que cada hombre cumpla con su deber”. Cuando Collingwood la vio, exclamó: “¡Ahora ya sabemos lo que debemos hacer!”. Y en efecto, lo sabía. La batalla, por tanto, no se ganó en el campo de batalla, sino en la preparación y la planificación y con el trabajo de equipo.

A las 12.08, el centro de la línea aliada largó las enormes banderas de combate y las insignias de sus comandantes, y abrió fuego, siendo el *Santa Ana*, de

La maniobra constituyó un tremendo error. Si ya la línea estaba algo desorganizada, eso terminó por desbaratarla. Algunos buques, menos maniobreros o peor tripulados, fueron arrastrados más de lo debido por el viento, quedando sotaventados y dejando huecos

Mientras tanto, los ingleses avanzaban en dos columnas, encabezadas la del norte por el *Victory* de Nelson, y la del sur por el *Royal Sovereign*, de Collingwood. Estas columnas no eran perfectas y pronto los buques, empujados por el viento de popa, se arracimaron, impacientes



Capitán Jean-Jacques Lucas, comandante del *Redoubtable*. Desde este buque se hizo el disparo que terminó con la vida de Nelson.

estribor y romper la línea por la popa del *Bucentaure*, aprovechando que allí existía un hueco dejado por el *Neptune*, que, aunque sotaventado, intentaba ocupar su lugar. El *Victory*, de 100 cañones, comenzó a luchar contra el *Bucentaure*, de 80, intentando lograr su rendición, y hostigando la aleta de estribor del *Trinidad*. A salvar al *Bucentaure* acudieron el *Neptune* y el *Redoutable*, éste por babor del buque inglés. Su capitán *Le Petit* Lucas, consciente de la inferioridad de su buque, planeaba abordar al *Victory*, pero el terrible fuego de los ingleses se lo impidió. La línea estaba rota, y por ella entraron varios barcos ingleses, enfilando a los buques franceses y españoles que allí estaban, mientras otros viraron a babor y atacaron al *Bucentaure* y al *Trinidad*, cuya legendaria fama les atraía.

Éste fue el momento decisivo del combate: los británicos gozaban de una clara superioridad numérica en dos puntos concretos de la línea, y la aprovecharon para destruir a los buques enemigos allí presentes. Buena parte de la flota aliada, la vanguardia y la mitad del centro, quedó al margen de la lucha, pues sus buques estaban aproados hacia el norte, resultándoles imposible acudir rápidamente en auxilio de sus compañeros.

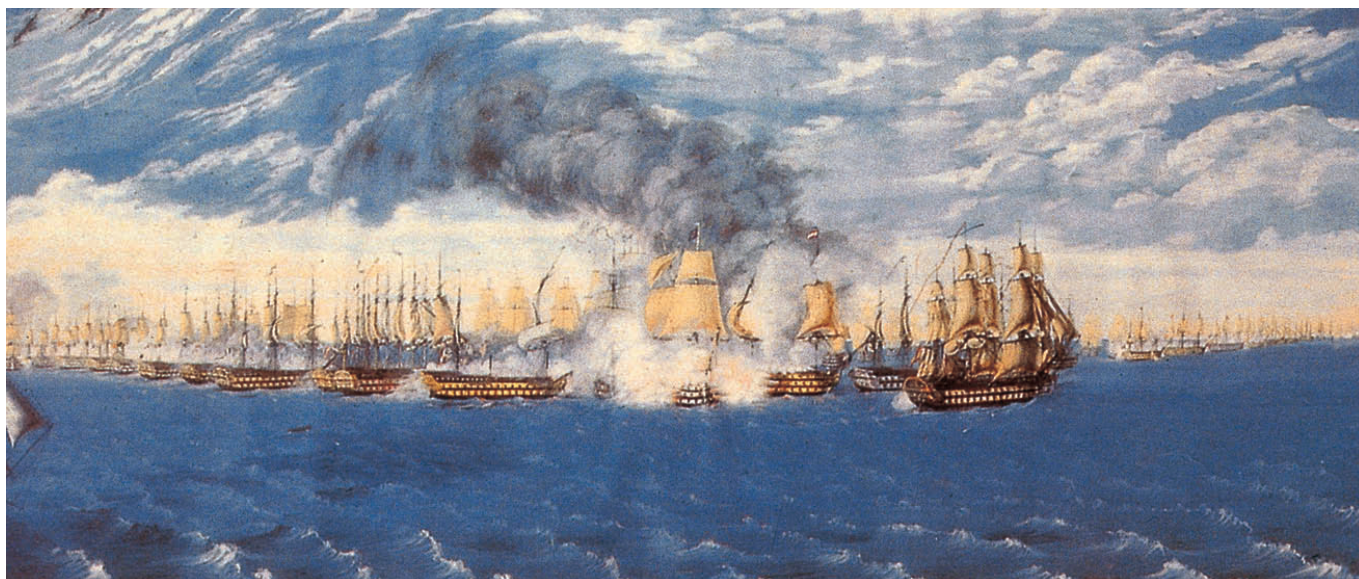
Así, la batalla se convirtió en una dura refriega entre los buques aliados, aislados, y los británicos, que los rodeaban y cañoneaban. El *Trinidad* se vio acosado, a partir de la rendición del *Bucentaure*, por los tres navíos que habían

Ignacio María de Álava, el primero en hacerlo. Sobre el caía ya el *Royal Sovereign* de Collingwood infiltrándose por el hueco dejado por el *Indomptable*, que había caído muy a sotavento. Pero Álava maniobró, cerrando el paso, y Collingwood se dirigió hacia su popa, ocupada por el *Fougueux*, de 74 cañones. Éste intentó cerrar el hueco, pero no pudo detener al gigantesco buque inglés, que cañoneó duramente a los enemigos al abrirse paso, no sin recibir el fuego del *Monarca*. El *Royal Sovereign*, cruzada la línea, viró a babor y se enzarzó en un combate a toca penoles (a bocajarro) contra el *Santa Ana*, mientras que a su popa la acción se generalizaba. Ambos colosos, de tres puentes y más de cien piezas de artillería cada uno, quedaron desarbolados; Álava y su segundo, Gardoqui, resultaron heridos y Collingwood

se vio forzado a abandonar su buque. Mientras se producía ese singular combate, los buques que seguían a Collingwood cayeron sobre toda la retaguardia aliada, dirigida por Gravina desde el *Príncipe de Asturias*.

La epopeya del *Trinidad*

Eran las 12.45 horas. Tanto uno como otro buque rompieron el fuego contra el *Victory*. Nelson ordenó entonces caer a



Batalla de Trafalgar en su primera fase (gouache sobre papel de José María Halcón, Madrid, Museo Naval).

rendido a éste y dos más. Cayeron todos los palos, el general Hidalgo de Cisneros, el comandante Uriarte y más de 600 hombres. Imposibilitado de disparar, con los costados cubiertos de jarcias deshechas, velas y arboladura destrozada, sin gobierno, los ingleses enviaron un bote para preguntar si se rendía, a lo que los marineros, asomándose a las portas, respondieron con vehemencia “¡No!, ¡no!”. No obstante, no pudieron sostenerse mucho más tiempo, pues los británicos cerraron el paso a cuantos buques intentaron rescatarle. Sin poder contestar al fuego enemigo, arrió la bandera a las 16.15 horas.

Muerte y victoria

El *Victory*, borda con borda con el *Redoutable*, luchó denodadamente contra éste. Un tirador situado en la cofa de mesana del buque francés distinguió a Nelson paseando por el alcázar, con su casaca repleta de condecoraciones bordadas, y le disparó. La bala penetró por el pecho y se alojó en la columna vertebral. El almirante inglés cayó a cubierta, de donde fue recogido y llevado abajo, con el pecho cubierto con un pañuelo para que los marineros no le reconocieran por el uniforme.

La división, ahora, de vanguardia, al mando de Dumanoir, se debatía en las dudas, y ello supuso que casi un tercio de la flota aliada no intervino en las dos primeras horas de combate. Dumanoir vio la batalla perdida, y pensando en salvar sus buques de la refriega, ordenó

proseguir el rumbo hacia Cádiz, pese a que Villeneuve, antes de rendirse, había izado la señal de que todo buque que no estuviera empeñado en acción, debía actuar.

Uno que vio las señales del almirante e intentó acudir a la batalla fue Cayetano Valdés, comandante del *Neptuno*, que a falta de viento ordenó botar las lanchas para que, a remo, remolcaran y orzaran el buque, para después dirigirse hacia el sur, para socorrer al *Trinidad*. Le siguió la estela el *Intrepide*, pero ambos vieron detenido su avance por los ingleses *Minotaur* y *Spartiate*, que destrozaron primero a Valdés, y después al *Intrepide*. Otros buques, como

el *Rayo* y el *San Francisco de Asís* también viraron con lentitud. Dumanoir escapó de la batalla, y sería cazado días después a la altura del cabo Ortegal.

Más al sur, la columna de Collingwood cayó sobre la retaguardia de Gravina de forma escalonada: conforme los buques aliados avanzaban hacia el norte, iban entrando uno a uno en el grupo británico, que los iba destrozando paulatinamente. Los buques ingleses penetraban entre la línea aliada, disparando. Los navíos franceses y españoles se defendían bien, y algunos barcos ingleses pagaron cara la batalla, como el *Belleisle*, pero detrás iban entrando nuevas unidades frescas. Cuatro o cinco buques británicos acometían a uno de los aliados, lo inutilizaban o rendían, y atacaban al siguiente. Gravina, en el *Príncipe de Asturias*, un moderno de 112 cañones, no se resignó a esperar, sino que avanzó decididamente hacia el enemigo, secundado por Magon, Alcalá Galiano y Churruca. Apoyado por su matarote de proa, el *San Ildefonso*, el *Príncipe* aguantó la acción durante cuatro horas, siendo hostigado por diversos buques británicos a los cuales dañó o averió en algún grado. Más a popa, Churruca, con el *San Juan Nepomuceno*, que cerraba la formación, se movió con decisión hacia el norte para cubrir al *Príncipe* y se vio envuelto por varios navíos enemigos. El *San Juan* resistió hasta las 16 horas, cuando la muerte de Churruca, su comandante, y las numerosas bajas, imposibilitaron la resistencia.

A las 16.30, viendo que la batalla



Capitán de navío Cayetano Valdés, comandante del *Neptuno* en Trafalgar (por José María Roldán, Madrid, Museo Naval).



El *Neptune*, del capitán Thomas Fremantle, remolca al *Victory* hasta Gibraltar, donde se le hicieron algunas reparaciones. El insignia de Nelson llegaría a Inglaterra dos meses después.

estaba perdida, Gravina ordenó la retirada hacia Cádiz. Con habilidad, se zafó de sus oponentes y tras su insignia se agruparon algunos buques. Sin embargo, con sus muchas averías necesitó que la fragata francesa *Thémis* lo tomara a remolque. Siguieron su estela once buques. Atrás quedaban dieciocho capturados, entre ellos el *Trinidad*, el *San Juan Nepomuceno*, el *San Ildefonso*, el *Bahama*, y el *Monarca*. A las 18 horas, el *Achille*, francés, estalló. Media hora después, se oyeron los últimos cañonazos. La batalla había terminado.

Tremendo balance

Mientras los maltrechos buques conducidos por Gravina se dirigían a Cádiz, la mar comenzó a levantarse. Gravina,

gravemente herido en el codo, fondeó en la boca de la bahía gaditana a la 1.30 del día 22 de octubre. Allí, junto con el también herido Escaño y los demás oficiales supervivientes, celebró consejo de comandantes a las 9 de la mañana. Conscientes de que los británicos no podrían marinar (poner marineros en los buques rendidos, para llevárselos) en todos los barcos capturados, prepararon una operación de rescate con los buques supervivientes a la batalla, pero no pudo hacerse a la mar a causa del temporal.

El mismo mal tiempo afectó a los británicos, mientras reparaban de urgencia los maltrechos navíos capturados y trataban de hacerlos navegar: *Redoutable*, *Argonaute* y *Monarca* se hundieron y el *San Agustín* estaba tan dañado que

optaron por incendiarlo. Finalmente, el 23 salió de Cádiz un grupo de barcos franceses y españoles con la idea de intentar recuperar algún buque apresado y buscar náufragos: los franceses *Indomptable*, *Plutón* y *Neptune*, y los españoles *Rayo* y *San Francisco de Asís*, junto a las cinco fragatas francesas y dos bergantines. En esta operación se recuperaron cinco buques, gracias, entre otras cosas, a que en algunos, los prisioneros españoles se rebelaron contra la tripulación de presa, haciéndose con el barco. Uno de los represados, el *Neptuno* naufragó de regreso a Cádiz.

Esta expedición también originó pérdidas: el viejo *Rayo*, con cincuenta y seis años de servicio, no soportó esta segunda singladura y se estrelló contra la playa de Arenas Gordas; idéntico fin tuvo el *San Francisco de Asís*.

Quedaron en manos británicas los navíos *San Ildefonso*, *San Juan Nepomuceno* y *Bahama*, pero sólo pudieron reparar el primero, que utilizaron con el mismo nombre. El *Trinidad* aguantó los embates del mar hasta el día 24, en que comenzó a hundirse. Los ingleses evacuaron a los tripulantes españoles, pero no hubo tiempo material de sacar a los más de cien heridos que se encontraban en la bodega, y que se ahogaron cuando el gigantesco buque se sumergió.

El destino de la flota francesa no fue mejor. Con Dumanoir escaparon cuatro buques, que navegaban hacia Francia cuando fueron capturados el 4 de noviembre. Llegaron a Cádiz *Neptune*,

PÉRDIDAS ALIADAS

	Buques que llegaron a Cádiz	Libres perdidos en el temporal	Apresados hundidos	Apresados que se liberaron	Apresados que se liberaron y hundieron	Hundidos durante la batalla	Apresados
ESPAÑOLES	<i>Príncipe</i> <i>San Leandro</i> <i>San Justo</i> <i>Montañés</i> <i>Asís</i> <i>Rayo</i>	<i>Asís</i> <i>Rayo</i>	<i>Argonauta</i> <i>Monarca</i> <i>San Agustín</i> <i>Trinidad</i>	<i>Santa Ana</i>	<i>Neptuno</i>		<i>San Ildefonso</i> <i>Nepomuceno</i> <i>Bahama</i>
FRANCESES	<i>Neptune</i> <i>Plutón</i> <i>Argonaute</i> <i>Héros</i> <i>Indomptable</i>	<i>Indomptable</i>	<i>Fougueux</i> <i>Berwick</i> <i>Intrépide</i> <i>Bucentaure</i> <i>Redoutable</i>	<i>Aigle</i> <i>Algésiras</i>		<i>Achille</i>	<i>Swift-Sure</i> (*) <i>Formidable</i> <i>Duguay-Trouin</i> <i>Mont Blanc</i> <i>Scipion</i>

La tripulación del navío español *Neptuno*, refugiada en las rocas del Castillo de Santa Catalina, contra las que había sido arrojado su maltrecho buque (por Francisco Sans, Madrid, Palacio del Senado).



Plutón, Argonaute, Héros e Indomptable. En la salida para represar buques, se perdió el *Indomptable*, aunque recuperaron al *Aigle* y al *Algésiras*. Naufragaron: *Achille, Redoutable, Intrépide, Berwick, Fougueux* y *Bucentaure*. Quedó en poder de los ingleses el *Swift-Sure*. El desastre era terrible: tanto España como Francia habían perdido dos terceras partes de la flota. Napoleón ordenó la reconstrucción de la Marina. España no podía hacerlo.

Marinos insustituibles

Pero lo peor, fueron las pérdidas humanas. Los buques españoles, de duras maderas tropicales, soportaron bien los embates de las balas británicas, limitando la mortandad entre las tripulaciones. En la batalla se registraron unas 2.500 bajas (poco más de mil muertos), pero en los combates por recuperar buques y en las maniobras de rescate de los numerosísimos náufragos se sufrió un millar más (200 muertos). Murieron marineros de todos los rincones de España y América, y entre ellos, los grandes marinos de la España de la época: Gravina, Alcalá Galiano, Churrua y Alcedo, encabezaron el listado. Otros quedaron heridos, como Álava, Escaño, Hidalgo de Cisneros... El drama, por tanto, no sólo fue humano y técnico, sino también cultural: un magnífico grupo de pensadores que figuraban en la vanguardia de la ciencia española y del

progresismo intelectual desaparecieron, justo cuando España iba a entrar en una de las crisis más duras de su historia.

Los franceses tuvieron 4.600 bajas, a las que deben añadirse las 600 sufridas en el cabo Ortegal: 5.200 (3.700 muertos). Entre sus oficiales, fallecieron Magon e Inernet, entre otros. Lucas quedó prisionero y Villeneuve se suicidó camino de París.

Los británicos sufrieron 1.700 bajas (450 muertos) y no perdieron ningún barco, aunque algunos quedaron muy dañados,

pero tuvieron que llorar la muerte de su mejor almirante, lord Nelson.

Después de Trafalgar, la Armada española aún era potente, con unos 40 buques de línea. Pero sólo 15 eran operativos y ya no tenía mandos para ella. Habían muerto marinos irremplazables: casi todos los altos oficiales de la flota española fueron bajas, provisionales o definitivos. Los problemas económicos se acumulaban, y era impensable no sólo reconstruirla, sino incluso mantenerla. Era imposible recibir suministros para

LA CAZA DE DUMANOIR

Dumanoir-Le Pelley escapó del combate hacia Francia, viendo la batalla perdida. Su buque insignia, el *Formidable*, hacía tanta agua que fue preciso aligerarlo arrojando al mar los cañones de la batería superior. El 2 de noviembre, el oficial británico Strachan, al mando de cuatro buques de 80 y 74 cañones y algunas fragatas, le descubrió a la altura del cabo Finisterre, y comenzó la persecución. Dos fragatas y dos buques de línea alcanzaron a Dumanoir en el cabo Ortegal, y formó línea de batalla con el *Duguay-Trouin* en cabeza, seguido



Dumanoir, un jefe de dudosa conducta en Trafalgar.

del *Formidable*, el *Mont Blanc* y el *Scipion*. Las fragatas y los navíos acosaron a la cola de la línea francesa, las primeras por babor y los segundo por estribor, formando una pinza,

provocando graves daños en su fuego cruzado. Viendo así la situación, Dumanoir ordenó virar, quedando la línea atrapada entre las fragatas por un lado y los navíos por otro. Finalmente, sus buques se rindieron. En 1809, liberado por los ingleses, Dumanoir fue juzgado en consejo de guerra, se aceptaron sus explicaciones, y se le exoneró de todo cargo.



Cosme Damián Churruga, comandante del *San Juan Nepomuceno*, uno de los destacados marinos españoles muertos durante la batalla.

reparar las arboladuras, las jarcias y las velas. Sin Armada, el cordón umbilical que mantenía ligadas España y América se quebró: cruzar el Atlántico sorteando los buques de bloqueo británicos se convirtió en una heroicidad. Gran Bretaña suplantó a España como proveedora de productos para la América española.

Napoleón sí pudo rehacer una Armada poderosa, pero tampoco tenía marinos para dirigirla. Estaban muertos o prisioneros en los pontones ingleses, y sin poder sacar sus buques al mar, no pudo formar los relevos adecuados. Al Emperador no le quedó otra salida que el bloqueo continental para tratar de ahogar económicamente a Gran Bretaña.

Pero en aquel invierno de 1805, a Napoleón no le preocupaba esta situación.

Por los mismos días que Villeneuve y Gravina salían de Cádiz a enfrentarse con Nelson, Bonaparte derrotaba a los austríacos en Ulm, y unas semanas después, a los austríacos y rusos en Austerlitz. En definitiva, Trafalgar no fue una derrota decisiva a corto plazo. Napoleón aún gobernó Europa durante nueve años más. Pero Trafalgar permitió a Gran Bretaña comerciar con la América española, compensando así sus pérdidas derivadas del bloqueo continental, y sostener la lucha contra Francia. La importancia de Trafalgar es, por tanto, relativa en el conjunto de las guerras napoleónicas, pero muestra la especial relevancia de la

Federico Gravina ha sido acusado de ceder en exceso ante el Gobierno y Bonaparte, y sus contemporáneos le achacaron buena parte de la responsabilidad en el combate. Según el cronista José Vargas Ponce, Gravina, al no oponerse a la batalla contribuyó a la perdición de la flota, que él consideraba segura.

Actor fundamental fue Godoy. Como han destacado recientemente los historiadores José Cayuela y Ángel Pozuelo, sus ambiciones personales estaban ligadas a Napoleón, por lo que los deseos del corso eran prontamente suscritos por el válido extremeño. Sin las órdenes de Godoy, Gravina no hubiera dado la vela

LA IMPORTANCIA DE TRAFALGAR ES RELATIVA EN LA ÉPOCA NAPOLEÓNICA, PERO LA VICTORIA DE VILLENEUVE HUBIERA CAMBIADO EUROPA

guerra en el mar. Si Villeneuve hubiese derrotado a Nelson, quizá toda la historia europea hubiera sido diferente.

Dada la trascendencia de Trafalgar, no es extraño que la historiografía nacionalista enturbie nuestra visión del encuentro entre tres naciones en guerra. ¿Quién fue el responsable del desastre de Trafalgar? La figura más vilipendiada ha sido, sin duda, el almirante Pierre Charles Villeneuve. Sin embargo, lo cierto es que Villeneuve fue víctima de las circunstancias: las órdenes de Napoleón, subrayadas por el temor que le provocaba el Emperador, los problemas de reparación y daños, la complicada logística, contribuyeron a ofuscar a un marino que se enfrentaba al mayor genio naval de su época.

y Villeneuve hubiera permanecido en Cádiz, amparándose frente a su poco paciente señor en la prudencia de los españoles. Hubiera perdido el mando, pero hubiese salvado su flota y la vida.

Es curioso cómo se parece Trafalgar a la batalla de Santiago de Cuba, libradas ambas por almirantes muy presionados políticamente, con flotas bloqueadas en el puerto. Y las críticas vertidas contra Gravina nos recuerdan aquella que un marino europeo dijo de Pascual Cervera: "Debería haberse sacrificado a su Gobierno, antes que sacrificar su escuadra".

Doscientos años después de la batalla, se siguen discutiendo las razones de la victoria británica. Actualmente, ya no se valora tanto ni la puntería ni la rapidez de fuego de los barcos ingleses, aunque lo cierto es que sus artilleros tenían más experiencia y, por tanto, mayor velocidad de carga. Los cañones ingleses precisaban menos servidores, y ello redundaba en poder utilizarlos mejor.

Básicamente, la batalla se ganó gracias a la pericia marinera y la capacidad británica para reparar los destrozos ocasionados por el fuego enemigo, virtudes que brillaron por su ausencia en los buques aliados. La agilidad de maniobra de los isleños contrastó con la lentitud de los continentales. También fue decisiva la información: los británicos sabían a cuántos buques iban a atacar, cuál era su estado y situación. Por el contrario, la ignorancia era absoluta en el campo aliado. ■

EL FIN DE GRAVINA

Federico Gravina y Nápoli fue herido en el codo y brazo izquierdo a bordo del *Príncipe de Asturias*, que pudo llegar a Cádiz. El médico de a bordo, Fermín Nadal, le efectuó una pequeña cura. Durante la tormenta del día 22, el *Príncipe* con otros buques, esperó a la entrada del puerto; ese día subió a bordo el cirujano mayor del Hospital Real de la Armada, Carlos Ameller, para reconocer tanto al general como a su segundo, Escaño.

Ambos participaron en las operaciones de rescate y no bajaron a tierra hasta el día

27 de octubre. Lo normal en caso de heridas graves en los miembros era amputar y cauterizar, para prevenir las infecciones. El 7 de diciembre, Gravina fue operado para extraer tres esquirlas. La herida parecía evolucionar bien, y por ello se descartó la amputación.

Pero el enfermo fue empeorando lentamente, en opinión del profesor Diego Ferrer de la Riba, por la infección producida por las gasas sin esterilizar que se introducían en la herida. Finalmente, Gravina murió en marzo de 1806.



Fotos con Historia

www.canalhistoria.com

Algunas fotos guardan una gran historia detrás, ¿tienes tú alguna?

Canal de Historia te brinda la posibilidad de que puedas contarnos la pequeña gran historia que hay detrás de tus fotos. Deja que parte de tu vida pase del papel a la televisión.

Si quieres concursar entra en www.canalhistoria.com, haz clic en "FOTOS CON HISTORIA" e infórmate.

Las mejores fotos conseguirán grandes premios.

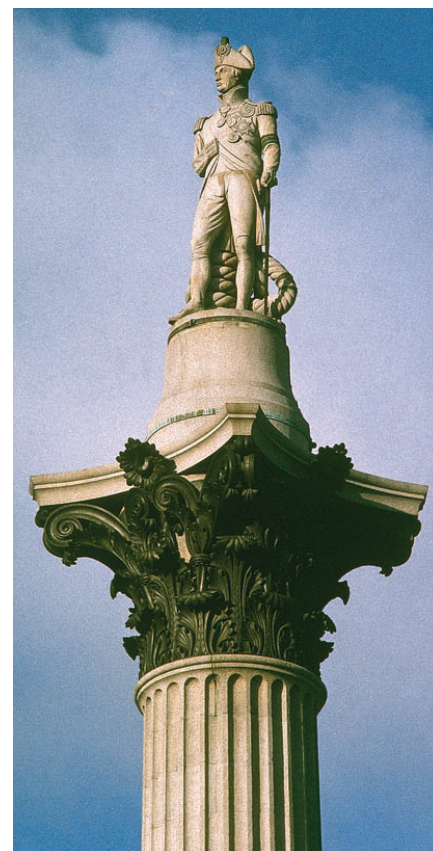


Vive la Historia

CANAL DE HISTORIA®

El triunfo de Nelson DECISIVO

Trafalgar supuso para Gran Bretaña el final de la pesadilla de la invasión napoleónica. **MICHAEL ALPERT** expone la grave amenaza del paso del Canal por las tropas francesas, las dificultades de todo tipo que tuvo que vencer Londres para conjurar el peligro y el enorme alcance final de su victoria



Estatua de Nelson, erigida en Trafalgar Square, Londres, a mediados del siglo XIX.

En el centro de Trafalgar Square de Londres se yergue una columna de 45 metros de altura, en cuya cumbre se encuentra la estatua del almirante Horatio Nelson, muerto en la batalla contra las escuadras francesa y española del 21 de octubre de 1805, a la altura del cabo Trafalgar. El monumento refuerza la autoimagen de Inglaterra como nación primordialmente marítima, isla protegida por aquellos acorazados amenazadores y grises que patrullan el canal de La Mancha, de los que hablaba George Orwell en 1939 en su ensayo sobre la literatura que leían los adolescentes ingleses. ¿Se podría aventurar que la consecuencia de una victoria franco-española en Trafalgar hubiera sido una Inglaterra actual muy diferente, quizás más europea? Cuando se celebró el pasado julio –por asegurarse el buen tiempo– el 200 aniversario de Trafalgar, el suceso fue recordado no sólo como un episodio anglocéntrico,

sino también fundamental en la historia europea. ¿Hasta qué punto reflejaba esta visión la verdad?

Bajo amenaza

Para poder resistir una invasión, Inglaterra necesitaba dominar los mares alrededor de sus costas. En 1588, la *Navy* isabelina había rechazado a la Armada Invencible. Ahora, con el auge de Bonaparte, cuyas ambiciones imperiales había combatido Inglaterra desde 1793, y que era Primer Cónsul vitalicio, es decir, un dictador, una vez más el peligro de invasión se cernía sobre Inglaterra. Se dudaba de la sinceridad de Bonaparte al firmar la Paz de Amiens de 1802, de modo que, después de algunos meses en los cuales miles de ingleses curiosos viajaron a París para observar los resultados de la revolución, incluso para experimentar la sensación de horror al contemplar los lugares donde la guillotina había realizado su obra durante el Terror, Inglaterra se puso febrilmente a rearmarse.

La guerra contra Francia se declaró el 18 de mayo de 1803. Napoleón era para

el pueblo inglés *el ogro*, *el coco* con el cual se amenazaba a los niños traviesos, y los soldados franceses, salvajes dedicados al botín, al asesinato y a la violación. El Gobierno inglés juzgaba que era peligroso hacer la paz con Bonaparte, que estaba en posesión de la mitad de Alemania, Países Bajos, Suiza, Saboya, Lombardía, Piamonte, Génova, los Estados Pontificios y Nápoles y era jefe de un país que, según los panfletarios ingleses, estaba compuesto de regicidas, asesinos, jacobinos, ateos y anarquistas.

La lucha inglesa contra Bonaparte duraría hasta que el duque de Wellington y los prusianos lo derrotasen en la batalla de Waterloo de 1815. Ya antes, las fuerzas francesas habían sido derrotadas en España y tuvieron que retirarse de Rusia con enormes pérdidas. Pero todo esto, en 1803, pertenecía a un futuro lejano e impredecible. A comienzos de siglo, Napoleón, simplemente, dominaba Europa. Sin embargo, ya había sufrido reveses navales: cabo San Vicente el 14 de febrero de 1797, golfo de Abukir el 8 de julio de 1798 y Copenhague en abril de 1801, en todos los

MICHAEL ALPERT es catedrático de Historia Contemporánea, Universidad de Londres.



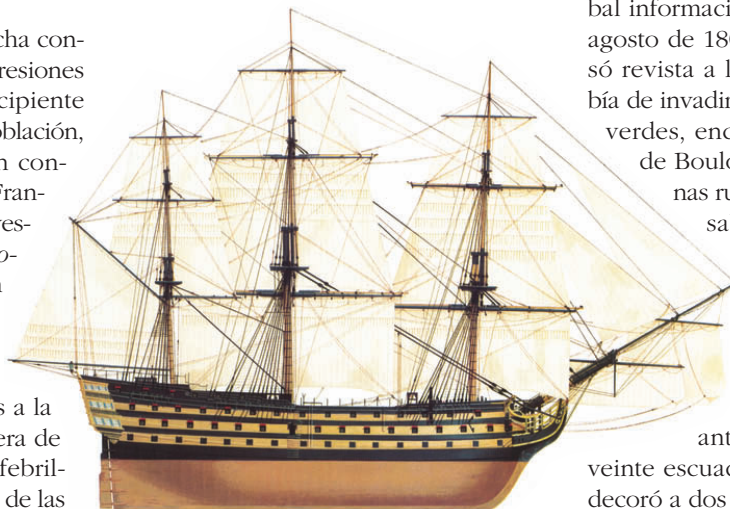
Últimas instrucciones de Nelson antes de iniciar el combate en Trafalgar. Los señaleros disponen las banderas con las órdenes a la escuadra.

cuales tomó parte Nelson, cuya extraordinaria carrera militar se desarrolló en las guerras contra la Francia revolucionaria y contra la napoleónica, entre 1793 y 1805, en las que perdió un ojo (asedio de Calvi, 1794) y un brazo (ataque a Tenerife, 1797).

Esfuerzo sobrehumano

La participación inglesa en la lucha contra Napoleón supuso enormes presiones sobre el Gobierno, sobre la incipiente economía industrial y sobre la población, que totalizaba diez millones en contraste con los 27,3 millones de Francia. Había que reclutar ejércitos, vestirlos, armarlos y pagarlos. La *Royal Navy* estaba descuidada, con muchos barcos varados en los puertos y sus mandos, a media paga. Había que tripular los barcos con marineros reclutados a la fuerza entre la población marinera de los puertos. Se construyeron febrilmente defensas costeras, algunas de las cuales han sobrevivido hasta hoy. Incluso se planificó la construcción de otra sede de Gobierno, ante la eventualidad de

que Londres cayera en manos del enemigo. Por todo el país, los ciudadanos practicaban instrucción militar en un ambiente resuelto y a la vez temeroso ante la invasión inminente. Se prepararon hogueras, como en los días de la Invencible, para comunicar de un extremo a otro de Inglaterra la llegada de los invasores.

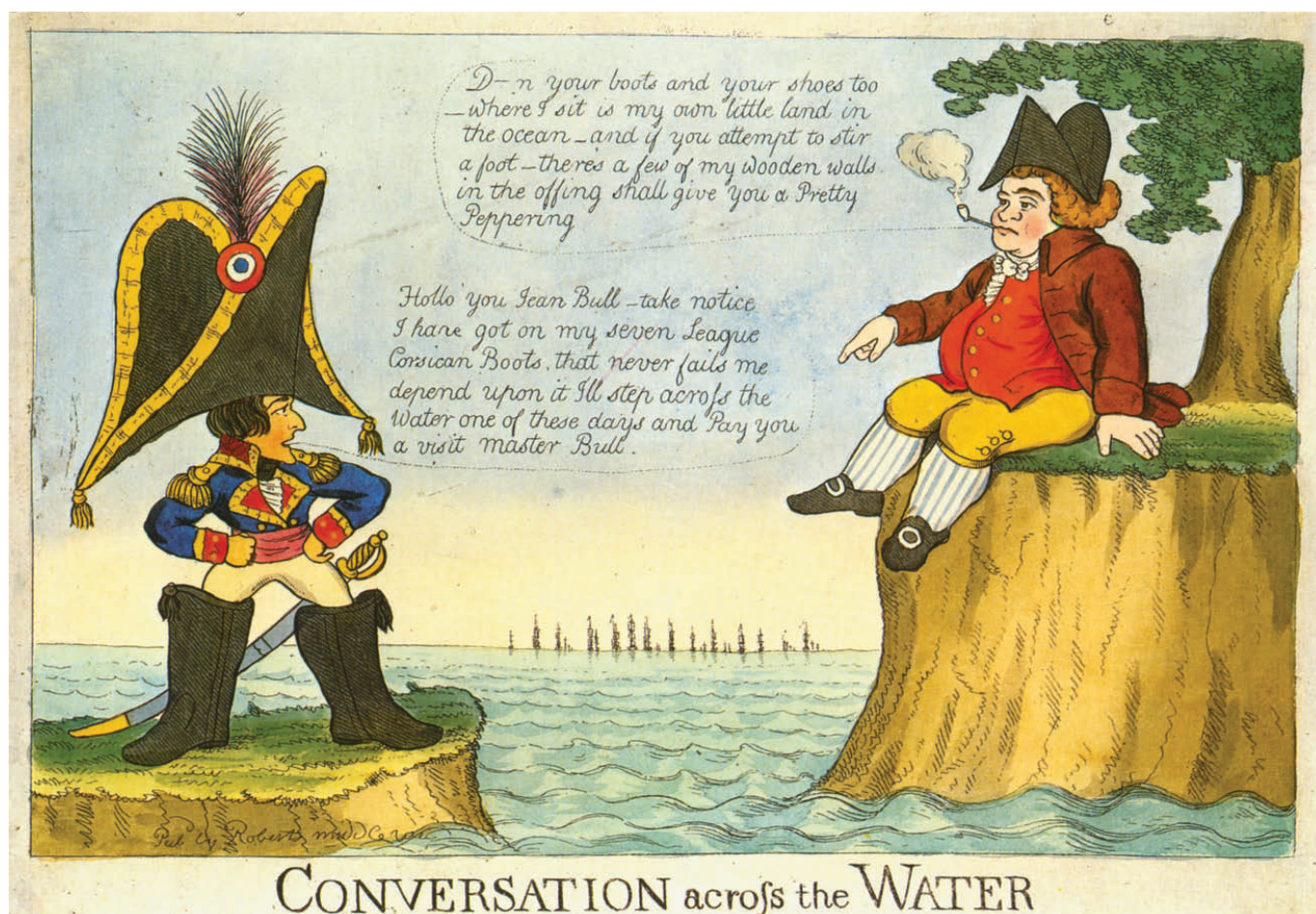


El *Victory*, buque insignia británico, tres puentes, cien cañones y, probablemente, unas diez carronadas.

Los bulos circulaban incontroladamente: Napoleón, el bandolero, el asesino, el ogro, el déspota estaba construyendo o un puente o un túnel para cruzar el Canal.

Los barcos ingleses que bloqueaban las costas francesas, y los agentes secretos destinados en Francia, dieron cabal información del brillante día, 16 de agosto de 1804, cuando Bonaparte pasó revista a la *Grande Armée* que debía de invadir Inglaterra. Por los campos verdes, encima del acantilado, cerca de Boulogne, se extendían columnas rutilantes de cascos, corazas, sables y bayonetas. Aquel día, desde una plataforma ornada de doscientas banderas cogidas al enemigo, el Emperador, sentado en un trono antiguo de la monarquía francesa, ante ochenta mil infantes y veinte escuadrones de caballería, condecoró a dos mil de sus soldados con la nueva *Legion d'Honneur*.

Tan confiado estaba Napoleón en su éxito que hizo acuñar una medalla que



Invectivas entre Napoleón y el personaje popular John Bull a través del Canal (viñeta satírica inglesa de comienzos del siglo XIX).

llevaba su cabeza rodeada de laureles y la inscripción “*Frappé a Londres en 1804*”. Mandó también desplegar el célebre *Tapiz de Bayeux*, que conmemora la victoria, en 1066, de Guillermo de Normandía sobre el rey inglés Harold y la imposición del dominio normando sobre Inglaterra. Ha debido ser uno de los máximos ejemplos del *cuento de la Lechera* hasta la fanfarrona visita del mariscal Goering a los mandos de la Luftwaffe, dramatizada en la película *La Batalla de Inglaterra*.

La muralla del Canal

A pesar del triunfalismo napoleónico, no era fácil construir la cantidad de barcas que el Emperador necesitaba para transportar sus huestes a través del Canal. Había que encontrar suficientes bases en la costa francesa; alojar a las tropas requería esparcirlos a veces a grandes distancias. El Estado Mayor tendría que inventar sistemas logísticos de gran complicación. Más que nada, habría que solucionar el problema permanente: la

escasa fiabilidad meteorológica, pues cualquier marejada o viento contrario haría muy difícil maniobrar la flota invasora, que debía consistir en nada menos que 2.293 embarcaciones.

Sería imposible, por ejemplo, embarcar 150.000 hombres, ocho mil caballos y cuatrocientos cañones durante una sola marea alta. Pero, sobre todo, Bonaparte necesitaba garantizarse durante

y de otros puertos y presentarse en el Canal con toda su escuadra. Para esto necesitaba un imán que alejase a la *Royal Navy* de las costas inglesas.

En diciembre de 1804, España declaró la guerra a Inglaterra, poniendo su escuadra a disposición de Francia. Bonaparte ordenó a sus escuadras romper el bloqueo inglés, haciendo vela al Caribe y amenazando las colonias inglesas,

POR LAS ISLAS BRITÁNICAS CIRCULABA TODO TIPO DE RUMORES Y NAPOLEÓN SE CONVIRTIÓ HASTA EN EL COCO QUE ASUSTABA A LOS NIÑOS

algunos días la superioridad de su marina en el Canal.

Desde el punto de vista británico, había que impedir la entrada en el Canal de una flota enemiga. Tal era la función de la escuadra inglesa destacada a la altura del cabo de Ouessant frente a Brest. El único modo por el cual Bonaparte podría asegurarse el control del Canal era burlando el bloqueo de Brest

para atraer a los buques británicos. Luego debían de volver a toda prisa, uniéndose con la armada española, para dominar el Canal, proporcionando el tiempo requerido para la invasión (ver *La Aventura de la Historia*, núm. 81, julio 2005, “La batalla de la niebla”).

Las posibilidades de éxito de este plan eran pocas, dado que exigía evasiones simultáneas desde una serie de puertos

bloqueados y, además, que Inglaterra debilitara sus defensas para proteger sus colonias. En todo caso, no funcionó el proyecto. Villeneuve y Gravina lograron organizar una escuadra y partir hacia Martinica, pero la flota de Brest no consiguió romper el bloqueo y la de Rochefort no logró unírseles. Después de algunas operaciones, Villeneuve regresó del Caribe y, tras un encuentro con los británicos en Finisterre —de malos resultados materiales y controvertido resultado político—, fondeó en Cádiz en agosto de 1805.

Triunfo y muerte de Nelson

Y cuando, contra las opiniones más sensatas, la escuadra franco-española salió de Cádiz, rumbo al oeste, fue interceptada por Nelson a la altura del cabo Trafalgar, el 21 de octubre de 1805, logrando un triunfo absoluto. El saldo de unas cuantas horas de lucha era de catorce mil bajas (muertos, heridos y prisioneros) en la escuadra combinada, contra 1.700 ingleses, el almirante Villeneuve hecho prisionero con veinte de sus barcos capturados o hundidos durante la batalla o el posterior temporal, por ningún barco inglés. Nelson, sin embargo, fue herido por una bala disparada por un fusilero francés. Llevado abajo, en poco tiempo fa-



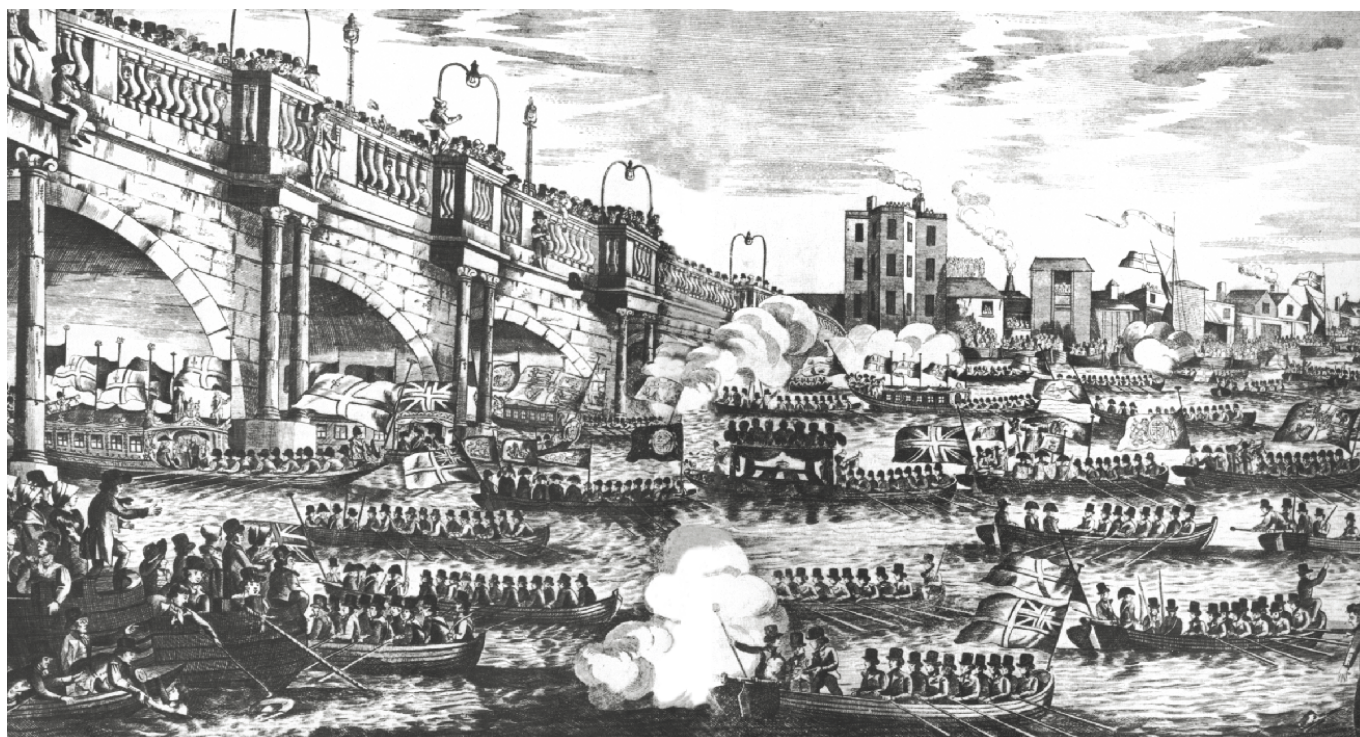
Horatio Nelson en la época de Trafalgar, con 47 años (*La Ilustración española y Americana*, grabado coloreado por E.O.).

llecio. Se preservó su cadáver en un barril de coñac para que fuera repatriado y enterrado debidamente.

Los funerales de Nelson fueron celebrados solemne y multitudinariamente en Londres el 9 de enero de 1806. Filas de soldados se alinearon a lo largo de las calles, entre el Almirantazgo y la catedral de San Pablo. Detrás del

catafalco, a los acordes de la marcha fúnebre de Händel, desfiló toda la tripulación del *Victory*, barco insignia del almirante conservado todavía en la base de Portsmouth. No se repetirían semejantes escenas hasta el entierro de Churchill, en enero de 1965. Unos años después, se irguió la columna desde donde el almirante Horatio Nelson contempla hoy la ciudad de Londres, tan diferente de París, al cual hubiera acaso podido parecerse si los franceses hubiesen ganado la batalla de Trafalgar.

Aquella batalla significó no sólo que la invasión de Inglaterra, siempre difícil por cuestiones logísticas, era ya imposible, sino también que, pese a sus victorias en Ulm (20 de octubre de 1805) y Austerlitz (2 de diciembre de 1805), Napoleón no logró un triunfo definitivo. El Reino Unido seguía en pie y gracias al prestigio y al poder de su *Royal Navy*, sus diplomáticos siguieron impulsando alianzas antinapoleónicas y sus militares, desplegando campañas bélicas —como las de la península Ibérica— que minaron el poder del Emperador hasta destruirle. Sin Trafalgar, le hubiera sido posible a Bonaparte crear un Imperio en el Caribe, mientras que España, con su flota intacta, hubiera podido defender el que tenía en América. ■



Entierro de Nelson, el 8 de enero de 1806: la procesión de barcos condujo su catafalco desde Greenwich hasta el Almirantazgo y, desde allí, a la catedral de San Pablo. Hasta su llegada a Londres, el cadáver del almirante fue conservado a bordo del maltrecho *Victory* en un barril de coñac.

Fulgor y muerte de un mito

NELSON

El aplastante triunfo británico en Trafalgar sólo se explica por el genio del almirante. **GREGORIO CAYUELA** relata su compleja biografía: mal visto en la alta sociedad británica y el Almirantazgo por su falta de alcurnia, su vertiginoso ascenso, su independencia de criterio y su público adulterio, era venerado por el pueblo, que lo convirtió en héroe y mito

El almirante Horatio Nelson fue un hombre que hubo de valerse esencialmente de sus méritos para sustentarse dentro del contexto de la elite británica. Sus orígenes sociales no lo vinculaban de forma abierta con los valores aristocráticos predominantes en el sistema de mandos de la *Royal Navy* a finales del siglo XVIII. Por ello al principio de su carrera, y a pesar de sus éxitos posteriores, tampoco fue un hombre ajeno a utilizar los conductos endogámicos habituales de acceso al mando, tan característicos de aquella Marina. No obstante, Nelson destaca extraordinariamente sobre el resto de sus compañeros de generación, y sobre los propios jefes bajo los que sirvió. Entonces, ¿dónde finaliza la realidad de Horatio Nelson y dónde empieza el mito?, ¿cuándo acabó transmutada su figura de “hombre” a “héroe”?

Al respecto, la interrelación de la figura de Nelson con la victoria de Trafalgar, la defensa de Inglaterra y la contraposición con la otra mitificación gigantesca de la época, el emperador Napoleón Bonaparte, han hecho que se diluya en el tiempo mucha de la dimensión humana del afamado marino. Ho-

JOSÉ GREGORIO CAYUELA FERNÁNDEZ es profesor de Historia Contemporánea, Universidad de Castilla-La Mancha, coautor de *Trafalgar. Hombres y naves entre dos épocas*.



Horatio Nelson, en 1777, cuando contaba 19 años y estaba a punto de ascender a teniente de navío (por John Rigaud).

ra es ya de clarificar las luces, que fueron múltiples, pero también las sombras, de aquel almirante.

En primer lugar, es necesario situar a Nelson en un contexto social que ayude a entender su rápida capacidad de ascenso, así como la búsqueda del éxito castrense, a partir de su talento, como forma de estabilidad profesional y patrimonial. Nació en el seno de una familia con muy limitados recursos económicos el 29 de septiembre de 1758. Su padre, Eduard Nelson, era un clérigo

protestante que actuaba como *rector* en el área de Burham Torpe. Quedó pronto huérfano de madre, Catalina Suckling, hallándose determinada su carrera en la Marina desde el principio a través de la trascendental figura de su tío Maurice Suckling, intendente de la Armada británica, quien le introdujo a los once años de edad como grumete en el navío *Raissonable*. A tal efecto, el principio de la endogamia propio de la época se hace patente en los inicios de Nelson, pues de otro modo hubiese sido muy difícil su acceso a dicho cuerpo profesional. Es más, entre 1759 y 1777 sería el propio Maurice Suckling quien le avalase para su iniciación en las expediciones ultramarinas, en especial las de la India y el mar del Norte, asentándose durante dicha fase la mayor parte de sus mejores conocimientos náuticos.

La mano del tío Suckling

Tras pasar el correspondiente período como guardiamarina en la fragata *Worcester*, alcanzó el grado de teniente de navío a los 19 años, y a los 21 años, en 1779, fue nombrado capitán al mando de la fragata *Hinchinbroock*. Si bien sus habilidades para las cuestiones del mar eran ya indudables, como pudo demostrar a las órdenes del almirante Hood durante la guerra contra los independentistas estadounidenses hasta 1783, tras estos ascensos se hallaba

todavía la mano de su tío, casado, además, en segundas nupcias con la hija del primer barón de Walpole.

Es decir, como proceso inherente al momento, las influencias sociales en aquella Inglaterra representaron su primera base dentro de la Armada. No en vano, para el último ascenso referido, se saltaron a un buen número de candidatos con más veteranía y experiencia que él dentro de la Marina. La mano de los Walpole no anduvo lejos. Aquello le comenzó a granjear desde joven fuertes recelos entre algunos sectores del Almirantazgo y entre ciertos círculos de la aristocracia británica. Era para muchos “el advenedizo hijo de un clérigo”, y sus raíces sociales no se correspondían con los papeles propios de las castas dominantes inglesas. Como se desprende de algunos de sus escritos personales, la necesidad hizo más por los orígenes de su carrera que su posteriormente mitificada ansiedad de gloria.

El segundo punto genérico a tener en cuenta es que Nelson fue una figura singular en el marco de la estrategia marítima, pero dentro de una cadena generacional de mandos británicos que acumularon un importante legado de conocimientos procedentes de los albores del siglo XVIII. De este modo, los almirantes Rooke, Vernon, Rodney, Hood o Jervis representan destacadísimos antecedentes en la profunda formación naval y táctica de Nelson, no siendo su figura tan sólo fruto de la casualidad del genio, sino más bien de la brillante orientación náutica que él supo aprender en función de la empírica del pasado y de la experiencia del presente.

Nelson completó su formación marinera con diversas estancias en el exterior, asumiendo finalmente el mando de la fragata *Boreas*, con singladuras en las Indias Occidentales. No obstante, durante los años ochenta se desencadenó un grave incidente que casi le cuesta la

carrera. En la nueva tesitura mercantil y diplomática entre Europa y la joven nación estadounidense, no eran pocos los comerciantes que incumplían la legislación marina en su propio provecho. Nelson, contraviniendo incluso los designios e intereses del almirante Hughes en tales asuntos, intentó poner orden sobre la actitud de muchos empresarios británicos y norteamericanos en puertos del Nuevo Mundo, lo que le valió hallarse al borde de un proceso judicial y la animadversión de buena parte del Almirantazgo de entonces.

Cadena de éxitos

La gran oportunidad de su trayectoria personal se produjo, como para otros muchos hombres de aquel período, a partir del desencadenante que supusieron las guerras posrevolucionarias contra la Francia de la época. La guerra como terrible impulsor profesional y laboratorio vital. Desde 1793, Nelson intervino en



La muerte de Nelson, en el sollado de popa del *Victory*. En pie, el capitán Hardy; Beatty, el cirujano, le toma el pulso; Scott, el capellán, trata de reanimarle frotándole el pecho (óleo de Arthur William Devis, Londres, National Maritime Museum).



Casa de campo de Nelson, en la que vivía con su amante, Emma, y con el marido de ésta, el diplomático sir William Hamilton: *tria juncta in uno*.

la Primera Coalición contra los intereses franceses en el Mediterráneo, esta vez bajo la autoridad de Hood y al mando del navío *Agamenon*. Su carrera giraría desde esos momentos de forma radical: del “hombre de las relaciones”, con ya un innegable talento, pasaría a ser el “hombres de los éxitos” por la praxis de sus innovaciones tácticas. En aquella campaña se distinguió especialmente en la toma de Calvi, que le costó la visión del ojo derecho. No obstante, la principal ocasión que le lanzó a la fama y que le permitió demostrar su perspicacia táctica se gestó en la batalla del cabo de San Vicente contra la Armada española del almirante José de Córdoba, en febrero de 1797. El mando de la Escuadra británica se hallaba en manos de otro viejo amigo y mentor, el almirante Jervis, desempeñando Nelson el cargo de comodoro en aquella acción y fue su decisión y arrojo lo que otorgó una situación de supremacía táctica a los ingleses. Nelson, sin esperar la decisión de su superior a causa de la urgencia, logró evitar un contragolpe de la Escuadra hispana adelantándose sobre las unidades rivales con su navío *Captain* y los buques que le seguían en columna. Aquella circunstancia entregó a los ingleses el trascendental factor de la iniciativa, logrando que la escuadra de Jervis, con 15 buques, pudiera neutralizar a la superior aunque dispersa flota española de 24.

No fue una victoria aplastante para Inglaterra, pues salvo varios navíos muy castigados, el grueso de la escuadra de Córdoba pudo regresar a Cádiz, pero sí representó un serio revés en el pulso por el control del eje entre el Atlántico y el Mediterráneo.

No obstante, es también de interés observar las propias limitaciones de Nelson, puestas en evidencia durante el mes de julio de aquel 1797 en los trascendentales intentos de asedio a Cádiz y a Santa Cruz de Tenerife, donde perdió su brazo derecho. Pocas veces referidos en profundidad por la *historiografía de la mitificación*, el fracaso de tales asedios demostró su frágil capacidad para el ataque sobre posiciones terrestres, en contraposición con su habilidad táctica para combates en mar abierto o cercanos a la costa. De este modo, el punto culminante de su ascendente personalidad antes de Trafalgar lo alcanza precisamente a poca distancia de la orilla, el 1 de agosto de 1798, durante la batalla del Nilo contra la escuadra francesa del almirante Breuys, en el curso de la expedición napoleónica a Egipto. Si bien

Bonaparte había eliminado toda oposición en su camino hacia El Cairo y sus tropas exploraban y avanzaban hacia el Alto Egipto, Nelson, al mando del *Vanguard* y jefe de la expedición naval británica, le dejó aislado de Francia, al conseguir una gran victoria sobre sus 13 navíos. La nueva estrella de la *Royal Navy* dobló la línea rival introduciendo parte de sus buques entre la costa y la línea formada por los franceses, a los que batió buque a buque por babor y estribor. La táctica había sido directa, rápida, limpia y contundente. Con ello, el “hijo del clérigo” recibió, sin que el más acérrimo de sus enemigos en Londres pudiera rebatírsele, las baronías del Nilo y de Burnham-Thorpe, así como una pensión de 2.000 libras anuales vitalicias.

Horatio Nelson, de jefe con gran prestigio, se trocó desde entonces en el marino por antonomasia del pueblo británico. Había alcanzado la popularidad.

Espía y amante

Fue entonces cuando realmente se inició el mito y la posterior fascinación historiográfica por su figura. Desde este punto crecería ilimitadamente su prestigio, minimizándose sus errores y agigantándose sus éxitos. A partir de esa época, en 1799, se asentó definitivamente su relación con Emma Hamilton, la esposa de sir William Hamilton (siendo, por otra parte, Nelson un hombre casado desde 1787 con Frances Nisbet). Aquella relación adulterina, que tanto ha contribuido también posteriormente a labrar la leyenda, le restó simpatías en el seno de la elite inglesa y del moralista Almirantazgo británico.

Se ha llamado de todo a Emma



Emma Hamilton, la bella amante de Nelson, piedra de escándalo de la buena sociedad inglesa (por Johan H.Schmidt, N.M.M).

Hamilton: libertina, cortesana, adúltera, amante de Nelson, figura romántica... Sin embargo, en pocas ocasiones se ha incidido en su trascendental labor como agente de Inglaterra en la corte de Nápoles, allanando a Nelson en muchas ocasiones su camino hacia el éxito. El destino de Emma Hamilton, quien dio dos hijas a Nelson, no pudo ser más desalentador: tras la muerte del almirante se olvidaron sus méritos y fue abandonada por el Gobierno y la oligarquía británicos, muriendo sin recursos en Francia años después.

Durante la etapa italiana se produjo uno de los episodios más oscuros de la trayectoria de Nelson. A principios de 1799, los franceses habían tomado el reino de Nápoles. El propio Nelson, con la ayuda imprescindible de Emma Hamilton, hubo de trasladar a la familia real napolitana de Fernando IV a la isla de Sicilia. Con la posterior contraofensiva militar del cardenal Ruffo y la retirada francesa, el almirante participó en la terrible represión desencadenada contra los ilustrados colaboracionistas napolitanos, ahorrando incluso de los mástiles de uno de sus buques al marino afrancesado Francesco Caracciolo. En su escarmiento no dudó en utilizar la dureza más extrema.

Pero las *operaciones de castigo* en su carrera no se limitarían únicamente a revolucionarios. Tras tomar la isla de Malta a los franceses, en 1800, le fue encomendada la misión, bajo el mando del almirante Parker, de atacar la Flota danesa en Copenhague. Dinamarca formaba parte de la Liga de los Neutrales, conjunto de países que se oponían a las mermas comerciales que estaba provocando la actitud británica en el mar, al interceptar buques que pretendieran realizar libremente intercambios con la Francia napoleónica. Sin previa declaración de guerra, la Escuadra inglesa desató un terrible ataque de artillería el día 2 de abril sobre las fuerzas danesas, que fue mantenido hasta la victoria británica,



La última despedida. Nelson desciende del muelle de Portsmouth a la lancha del *Victory* que le aguarda en el embarcadero, el 14 de septiembre de 1805.

gracias a la hábil táctica del propio Nelson, que se adelantó de nuevo a las órdenes de su almirante y las desobedeció con el pretexto de que no las había visto. Parker, satisfecho por la victoria, no tuvo en cuenta la “desobediencia creativa” de su subordinado. El asalto sobre la Flota danesa ha quedado en la memoria histórica como uno de los más claros y penosos antecedentes de lo que significa el término “ataque preventivo”. Tras este combate se le concedió el título de vizconde de Nelson.

La trampa de Napoleón

Entre 1801 y 1802 fue destinado a patrullar el canal de la Mancha, protagonizando una fracasada operación de asedio al puerto de Boulogne. Sin embargo,

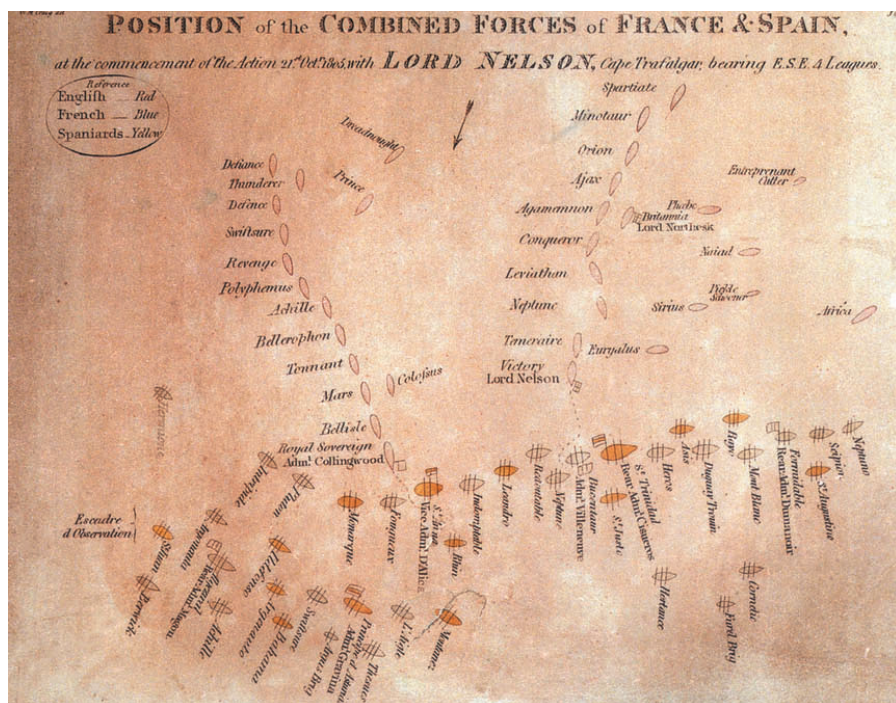
la Paz de Amiens, rubricada entre Francia y Gran Bretaña en marzo de 1802, permitió un descanso al afamado almirante, que pudo retirarse a la finca que había adquirido en Merton, a raíz de su paralelo incremento patrimonial. Sin embargo, no tardó mucho en reincorporarse al servicio, pues Londres y París volvían a entrar en guerra en mayo de 1803. Amiens se parecía más a una tregua que a una paz.

Poco más tarde, el 14 de diciembre de 1804, la Corona de España se incorporaba también al proceso bélico contra Inglaterra, como consecuencia de la agresividad británica ante el Tratado de Subsidios que unía a Napoleón con la corte de Madrid, proveyendo de buques y caudales la causa francesa. Nelson fue nombrado comandante en jefe de la Flota del Mediterráneo. Se iniciaba el camino hacia Trafalgar.

El proyecto de Bonaparte implicó desde el principio el destino del almirante británico, que lo llevaría hasta la muerte. El Emperador pretendía lanzar sus tropas sobre Londres desde los

campamentos de Boulogne, siendo imprescindible que el canal de la

Mancha quedase libre de unidades británicas durante unos días. Los preparativos franceses fueron formidables, pero acabaron apoyándose en una estrategia de gran debilidad: como se ha reiterado, la Flota Combinada debía atraer a Nelson a las Antillas, regresar rápidamente, penetrar en el paso de Calais y propiciar la invasión junto a las escuadras de Brest y Rochefort. Pero una campaña marítima en nada se parece a otra terrestre: el mar es poco previsible. Los buques de Brest y Rochefort nunca se unieron a los de Villeneuve y Gravina, que a su retorno, ante Finisterre, chocaron con el almirante Calder. La batalla fue poco determinante, pero Villeneuve ordenó dirigirse a Cádiz, donde entró el 20 de agosto de 1805 a la espera de una



La Flota británica, en dos columnas, mandadas por Nelson y Collingwood, se lanza sobre la larga y desordenada Flota Combinada (detalle de un grabado de James Goldby, Londres, N.M.M.).

mejor ocasión. El plan de invasión de Gran Bretaña quedaba frustrado y Napoleón terminó dirigiendo sus cuerpos de ejército contra las tropas austro-rusas —aliadas ya de Inglaterra en la Tercera Coalición— sobre el corazón de Europa a partir del día 24 de agosto. “Si no se tomaba Londres, se tomaría Viena”.

Proa hacia Trafalgar

La Escuadra Combinada quedaba así descolgada del nuevo esquema estratégico francés, solapándose los planes. Pero lo que para Napoleón carecía ya de importancia, para Inglaterra supuso una gran ocasión. La Flota Combinada fue de inmediato bloqueada desde Gibraltar por un viejo camarada de Nelson, el almirante Collingwood.

De otra parte Nelson, que había caído en el ardid napoleónico y regresaba a toda vela de las Antillas, se incorporó al bloqueo de la Flota Combinada en Cádiz a finales de septiembre de 1805. Su objetivo era hacer salir a la Combinada a mar abierto para desencadenar una batalla de aniquilamiento que zanjase el predominio sobre el Atlántico. A mediados de septiembre, antes de zarpar hacia su nuevo destino, se había despedido de Emma Hamilton. Sería la última vez que la viese.

Se ha comentado mucho acerca de la

magnificencia de la *Royal Navy* en acción, así como del nivel de sus mandos, pero cierto es también que la victoria de Trafalgar se debió esencialmente al talento de un solo almirante, Horatio Nelson, y a la derivación empírica en combate de su magnífico plan de ataque.

En un principio, para un objetivo tan formidable como la Escuadra Combinada (de 33 navíos de línea, entre ellos el mayor buque del mundo, el *Santísima*

NELSON VENCIO CON UNA MANIOBRA MUY ARRIESGADA, QUE TUVO UN ÉXITO ABRUMADOR POR LOS ERRORES DE LA FLOTA COMBINADA

Trinidad), Nelson debía de estar bajo la cobertura de los vicealmirantes Collingwood, Northesk, Calder y Bickerton. Incluso, ante el tamaño de la empresa, tendría que haber sido reforzado también por otras unidades, como las de los vicealmirantes Saumarez y Keith. Sin embargo, a la altura del 19 de octubre de 1805 el Almirantazgo de lord Barham, en un alarde de falta de previsión, había dejado a Nelson tal sólo con el apoyo de Collingwood, buen marino pero corto estratega y de Northesk, tenaz guerrero pero muy clásico en tácticas de combate. Es decir, cuando por fin el almirante Villeneuve decidió sacar a la Flota Combi-

nada, contra toda sensatez, y enfrentarla a la británica, Nelson no contaba con las condiciones idóneas al efecto, para no tener que arriesgar el todo por el todo con objeto de conseguir una victoria.

En primera línea

Días antes, y desde el momento en que Calder fue reclamado por Londres para revisar judicialmente su actitud en el combate de Finisterre, el almirante decidió que tendría que atacar a la Combinada en vanguardia y con la unidad más grande y mejor armada que poseía: el navío de 110 cañones, el *Victory*, su buque insignia. Sólo así arrastraría sin titubeos al resto de su flota contra las unidades de España y de Francia.

Es decir, Nelson asumió desde el principio la realidad de los hechos y su propia soledad, arriesgando la vida para consumir el plan. No era un inconsciente, ni un individuo *ávido de gloria* en aquellas circunstancias. Sencillamente hizo lo que se necesitaba porque no tenía alternativa frente a la falta de cobertura en que le dejó el Almirantazgo y ante la diferencia de calidad táctica con otros mandos británicos de aquella Escuadra. Así pues, el que el comandante en jefe de la Flota estuviera en cabeza, con todo el riesgo que suponía para el proceso de toma de decisiones, fue una necesidad perentoria.

Además, está el propio plan en sí, desarrollado a partir de su *Memorandum* expuesto a la Flota el 10 de octubre de

1805. En contraposición del desdibujado esquema de ataque del almirante Villeneuve, Nelson midió al milímetro el embate sobre la Combinada, en un alarde de ingenio, innovación, riesgo y previsión náutica. En aquel plan se concentraba lo mejor de su manera de luchar: asumir el factor de la iniciativa, alterar las formas clásicas de línea de combate, sorprender al rival y dominar la acción por partes de supremacía de fuego. Se trataría de su conocido *Nelson touch* o *Toque de Nelson*. El plan que derivó en la batalla consistió en atacar la línea franco-española, de varias millas de extensión, a toda la velocidad posible y en



Los cinco navíos de línea que mandó Nelson a lo largo de su vida, del pequeño *Agamenon* al formidable *Victory* (N.Pocock, Londres N.M.M).

perpendicular con dos columnas de combate en forma de cuña, partiendo al enemigo por la mitad. La primera columna estaría mandada por él mismo, concentrando la acción sobre el centro de las unidades enemigas. La segunda columna tendría la autoridad de Collingwood, desarrollando su fuego sobre la retaguardia de la Combinada. De este modo, dividió la batalla también en dos, siempre con superioridad numérica británica, diezmando primero el centro y la retaguardia, pues hasta que la vanguardia enemiga pudiese girar en apoyo de sus compañeros transcurriría mucho tiempo y las unidades británicas ya habrían aniquilado a los otros núcleos de la franco-española. Esto es, el plan, aun estando el propio Nelson a la cabeza, tendría la capacidad de funcionar por sí mismo en las peores circunstancias imaginables.

La acción se inició a las 12 horas y 8 minutos del 21 de octubre de 1805 con el ataque de la segunda columna de Collingwood sobre el navío *Santa Ana*. La primera columna entró en acción a las 12 horas y 20 minutos contra el buque insignia de Villeneuve, el *Bucentauro*, y el *Santísima Trinidad* de Hidalgo de Cisneros. El riesgo asumido le costó la vida a Nelson, que fue herido a las 13 horas y 30 minutos, a causa de un dispa-

ro de mosquete procedente del navío francés *Redoutable*. Tras una espantosa agonía falleció en torno a las cuatro y media de la tarde. Supo que la victoria estaba bien encaminada, pero no pudo ver el final de la batalla, que acabaría alrededor de las seis de la tarde.

Su combate de aniquilamiento se había cumplido pero, con toda seguridad y en función de los datos, cargando con su muerte innecesaria. La evolución del

mito posterior, asumido como elemento de *éxito colectivo*, se ha encargado de no dilucidar con precisión estas carencias de la Armada inglesa. El almirante de los triunfos, condenado quizás a perpetuarlos, se enfrentó en su mejor acción sobre el enemigo a partir de unas condiciones estratégicas que podrían haber sido francamente mejorables desde el alto mando.

Horatio Nelson fue *un hombre de méritos*, no *un hombre de poder*. Querido por las masas y respetado por sus tripulaciones, no contó con el favor de gran parte del Almirantazgo y de ciertos sectores de las élites británicas. La noticia de su muerte en Londres causó más impacto incluso que la gran victoria lograda en Trafalgar. La sociedad británica tardó algún tiempo en asimilar los efectos reales del combate, que dejaban libre el Atlántico frente a España y determinaban la continentalización del poder napoleónico. Para muchos ingleses, se había obtenido una gran victoria, sin duda, pero Napoleón seguía en el cenit de su poder y ya no estaba Nelson para volverlo a parar. Empíricamente, el gran éxito de Nelson sólo se asumió con toda su trascendencia cuando quebró por sí mismo el Imperio napoleónico. Entonces no hubo obstáculo para que culminase su ascensión definitiva hasta el mito. ■



Nelson en su retrato más conocido, pintado por Lemuel Abbott en 1798, tras la batalla del Nilo (Londres, National Maritime Museum).

Antonio Escaño, un héroe OLVIDADO

Colaborador preferido de los almirantes Mazarredo y Gravina, fue el segundo de éste en el mando del *Príncipe de Asturias*. AGUSTÍN GUIMERÁ resalta sus dotes de marino y organizador, destacando su actuación en Trafalgar, donde, pese a sus heridas, salvó parte de la Flota Combinada

En el bicentenario de Trafalgar estamos asistiendo a una revisión de este combate naval clave en la historia europea. Frente a lo que se ha mantenido por la historiografía tradicional, la Flota Combinada suplió, en la medida de sus posibilidades, las numerosas carencias aliadas e hizo frente a los innumerables retos que les impuso el planteamiento estratégico erróneo de Napoleón, ignorante de la guerra en el mar. Más aún, durante la campaña de 1805 existió una colaboración estrecha entre los mandos franceses y españoles, a pesar de ciertas diferencias ideológicas y las grandes tensiones existentes en la alianza franco-española, ante la clara utilización de la Armada por Napoleón para sus propios intereses.

Fruto de esta colaboración fue la toma del islote del Diamante, en las Antillas, en mayo de 1805, o la buena conducta española en el combate de Finis-terre, acaecido el 22 de julio de ese año (ver *La Aventura de la Historia*, “La batalla de la niebla”, núm. 81, julio 2005). Posteriormente la oficialidad hispana demostró poseer un conocimiento exacto de las posibilidades reales de la Flota Combinada en un posible enfrentamiento con Nelson durante la famosa junta del 8 de octubre, en aguas de



Antonio de Escaño, teniente general de la Real Armada, tan ilustre como olvidado (Madrid, Museo Naval).

Cádiz. Se votó finalmente no salir a la mar. En cuanto al combate de Trafalgar, éste tuvo lugar en las peores condiciones tácticas imaginables para la escuadra. Sus carencias de toda clase habían sido aumentadas por las graves decisiones tomadas por Villeneuve en aquella terrible jornada.

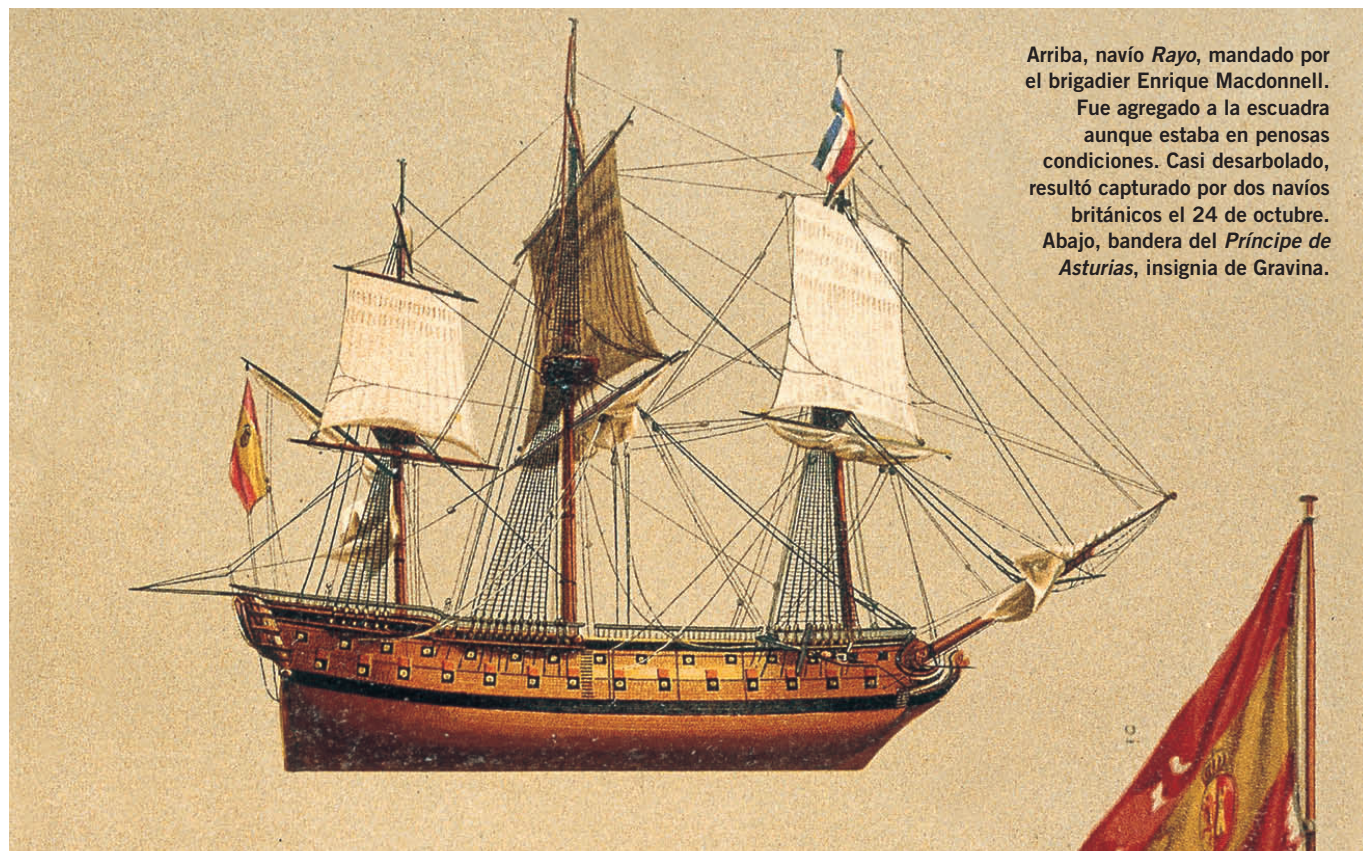
Pero muchos navíos aliados desplegaron una resistencia tenaz a la superioridad británica, más allá de lo calculado por Nelson y sus comandantes. Gran parte de los navíos españoles y franceses tuvo un comportamiento táctico y artillero eficaz. Otros se prestaron apoyo mutuo. Tras cinco horas de duro combate, once unidades consiguieron

retirarse a Cádiz, bajo el liderazgo del *Príncipe de Asturias*, buque insignia de Gravina. Más aún, dos días más tarde, reanudó el combate. Cuando el temporal amainó, el 23 de octubre, salieron a la mar siete navíos y cuatro fragatas, a rescatar los barcos apresados o que amenazaban naufragio. Aquella acción trajo consigo el rescate de dos navíos españoles. A pesar de las enormes pérdidas causadas por el combate y la tormenta posterior, la Flota Combinada había estado a la altura de las circunstancias.

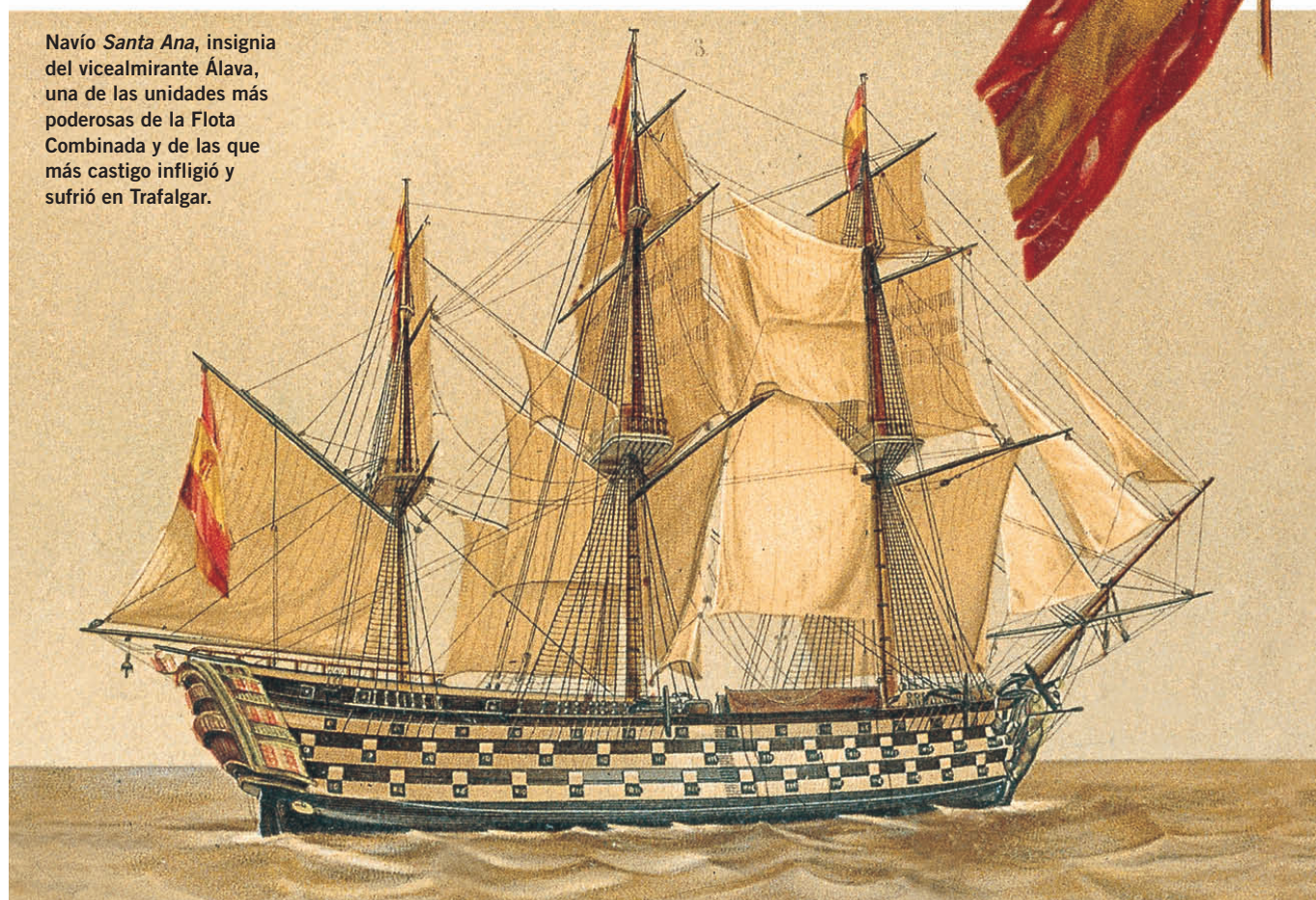
Uno de los principales artífices de este buen comportamiento hispano-francés durante toda la campaña fue el mayor general Antonio de Escaño (1752-1814), que desarrolló muy bien su función integradora de la escuadra en materia logística y operacional, un marino que mereció mejor fortuna en los difíciles tiempos que le tocó vivir.

Escaño no sólo fue un jefe militar sino un auténtico líder. Nacido en Cartagena el año 1752, en el seno de una familia de marinos y militares, ingresó en la Academia de Guardiamarinas a los quince años. Su habilidad en la navegación a lo largo de su carrera fue alabada por todos. Con su perenne anteojo bajo el brazo, Escaño desarrolló una pericia marinera y una habilidad táctica que impresionó a muchos. Sus profundos estudios teóricos en tierra y su práctica constante con las unidades bajo su mando en alta mar le convirtieron en

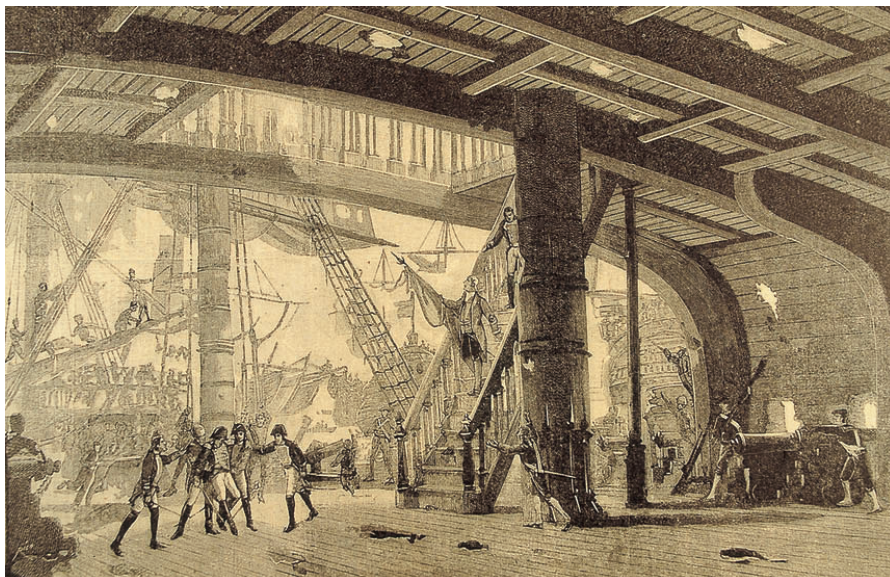
AGUSTÍN GUIMERÁ RAVINA es investigador, CSIC, Madrid, y coautor de *Trafalgar y el Mundo Atlántico*.



Arriba, navío *Rayo*, mandado por el brigadier Enrique Macdonnell. Fue agregado a la escuadra aunque estaba en penosas condiciones. Casi desarbolado, resultó capturado por dos navíos británicos el 24 de octubre. Abajo, bandera del *Príncipe de Asturias*, insignia de Gravina.



Navío *Santa Ana*, insignia del vicealmirante Álava, una de las unidades más poderosas de la Flota Combinada y de las que más castigo infligió y sufrió en Trafalgar.



Escena de la batalla en el *San Juan Nepomuceno*, mandado por Churruca, que resultó muerto durante la lucha, lo mismo que su segundo. Se rindió sin timón y con 397 bajas.

el mejor táctico español del siglo XVIII. Participó en las principales campañas y combates de su tiempo antes de Trafalgar: Canal de la Mancha en 1778-1781, cabo Espartel en 1782, Argel en 1783, Tolón en 1794 y cabo de San Vicente en 1797. Su enérgica actuación en este último combate, siendo comandante del navío *Príncipe de Asturias*, impidió mayores desastres a la escuadra española de José de Córdoba, batiéndose con eficacia contra fuerzas británicas superiores y maniobrando finalmente en socorro del buque insignia de Córdoba, el famoso *Santísima Trinidad*, que había sido apresado ya por el almirante Jervis.

En aquellas acciones aplicó siempre sus estudios y experiencias, sus planes meditados de maniobra y combate. Fue además un lector ávido de distintas ramas de la ciencia y su aplicación. Cultivó especialmente la historia. Constituía, pues, una excelente combinación de marino ilustrado y combatiente eficaz.

Sus grandes dotes de organizador le valieron la estima y el apoyo del teniente general José de Mazarredo (1745-1812), el mejor marino de la centuria ilustrada. El binomio Mazarredo-Escaño funcionó a la perfección desde 1779. Durante el transcurso de muchas campañas, Escaño fue segundo ayudante de mayoría y luego mayor general de sus escuadras, el jefe de Estado Mayor, el “alma de la disciplina y el servicio” de todas ellas, en palabras de Mazarredo. Su jefe valoraba a Escaño en estos términos:

“No nos podemos separar, para que el servicio se acabale en un todo. Yo veo más pronto, tal vez veo más. Escaño me oye y calla, y el día inmediato me hace una profunda reflexión que rectifica mi plan” (1796, escuadra del Mediterráneo).

Esta eficacia la demostró nuevamente a las órdenes de Mazarredo en la defensa de Cádiz frente al bloqueo británico en 1797-1799, enfrentándose al propio Nelson. Igualmente evitó males

mayores a la escuadra española durante su larga estancia en Brest, entre 1799 y 1802. A lo largo de aquellas décadas, ambos marinos arrastraron tras de sí a los futuros héroes de Trafalgar: no sólo a veteranos como Gravina o Álava, sino también a jóvenes oficiales como Churruca, Valdés y Alcalá Galiano.

El propio Mazarredo le encargó la redacción de un título de las *Ordenanzas de la Armada* de 1793, la dedicada al comandante de navío. Esta obra, una de las mejores de la Europa de su tiempo, no tenía secretos para Escaño, que fue considerado por sus compañeros como “el oráculo de la Ordenanza”.

Orden y disciplina

Dotado de un valor a toda prueba, su serenidad era legendaria, tanto en la vida cotidiana a bordo como en el peligro del combate y los temporales. Su autoridad sobre sus subordinados se basaba en una combinación de firmeza —incluso rigor— y cortesía, compatible con una preocupación constante por la salud de su tripulación. Los navíos y divisiones bajo su mando se caracterizaron por un grado de entrenamiento mayor que el de otras unidades. Como militar poseía una gran capacidad para diagnosticar la situación estratégica general y juzgar con exactitud al enemigo.

Contó siempre con el apoyo de marinos ilustres, como Mazarredo, Álava, Grandallana o Gravina, que lo defendieron con vehemencia a la hora del ascenso o de su elección como mayor general de sus escuadras. Pero, inserto en una situación política muy difícil y en un organismo naval que no propiciaba precisamente el mérito, Escaño fue víctima de la marginación de su jefe Mazarredo. Ello ocurrió tras la dimisión del gran secretario de Marina, Antonio Valdés (1783-1795), el protector político de

PERSONAJES



Federico Carlos Gravina (1756-1806).

De origen siciliano, fue, a partir de 1797, cuando se enfrentó a Nelson en Cádiz, el marino español que lideró la guerra contra Inglaterra. Embajador en París (1804-1805), falleció a consecuencia de las heridas de Trafalgar.



Cosme Damián Churruca (1761-1805).

Tomó parte en la expedición al estrecho de Magallanes (1778) e intervino en el salvamento de las baterías flotantes de Gibraltar (1782). Al mando del *San Juan Nepomuceno*, falleció durante el combate.



Francisco Alcedo y Bustamante (1758-1805).

Capitán de navío, en junio de 1805 obtuvo el mando del *Montañés*, sobre cuya cubierta encontró la muerte en Trafalgar. Había participado en las campañas de Argel, Canal de la Mancha y bloqueo de Gibraltar.



Navío Santísima Trinidad, reputado como la plataforma artillera más potente del océano. Fue uno de los buques más castigado: de sus 1.048 tripulantes, unos 400 fueron muertos o heridos.

ambos. Pero su valía pudo más que las intrigas en la Armada, siendo rehabilitado en ocasiones críticas como en 1797, tras el combate de San Vicente. En la primavera de 1805, en la preparación de la campaña que condujo a Trafalgar, consiguió armar en un tiempo récord los seis navíos que participaron, a las órdenes de Gravina, en las operaciones de la Flota Combinada en el Caribe.

A su vuelta a Europa, los veinte buques aliados se enfrentaron a los quince navíos del almirante Calder en Finisterre, el 22 de julio de aquel año. Los seis navíos

de Gravina, en cabeza de la línea, tuvieron una gran actuación. El combate entre la mitad de la Flota Combinada y toda la línea británica se produjo durante más de cuatro horas en medio de una espesa niebla. Las diferentes maniobras del buque insignia de Gravina, el *Argonauta*—donde se encontraba Escaño—, el fuego vivo y acertado de sus baterías, la reparación instantánea de las averías en el aparejo y la combatividad de los restantes navíos españoles y franceses empeñados en la lucha tuvieron el resultado deseado: Calder se retiró con varios

navíos dañados, dejando el paso libre a la Flota Combinada.

El combate no se pudo reanudar en los días siguientes, pues Calder rehuyó el encuentro y Villeneuve perdió un tiempo precioso al intentar organizar una línea de batalla ortodoxa. A pesar de todo, había sido una victoria táctica aliada. No es de extrañar que Calder cayese en desgracia, pues sus superiores y la opinión pública británica no aceptaron este revés.

Interesa destacar aquí el papel fundamental que tuvo Escaño. En el informe de Gravina a Godoy concede el mérito principal de la acción a su mayor general, que había impuesto el buen orden y la disciplina a la división española, siendo el artífice de la eficaz virada en redondo a contramarcha de toda la Flota Combinada durante la peligrosa aproximación al enemigo.

Consejo de guerra

En la famosa junta del 8 de octubre, en aguas de Cádiz, la figura de Escaño volvió a lucir con luz propia. Se opuso a la salida de la Flota Combinada, basándose en autorizadas consideraciones: la superioridad británica en navíos de tres puentes, la inferioridad de armamento aliado o la mayor capacidad de recuperación de la escuadra enemiga ante las pérdidas de combate. Hizo hincapié en la distinta capacidad de maniobra de los contendientes:

“... hizo varias reflexiones sobre la diferencia de destreza marinera de los que estaban en la mar con sus escuadras sin la menor intermisión desde el año 1793 y los que llevaban ocho años sin navegar, particularizando a los españoles que no podían responder de su gente de mar, escasa y poco diestra”.

La Flota Combinada podría resistir mejor en Cádiz mediante las denominadas “fuerzas sutiles”, unidades formadas



Dionisio Alcalá Galiano (1760-1805). Al mando del *Bahama*, con el cargo de brigadier de la Armada, falleció durante el combate. Distinguido cartógrafo, realizó sendas expediciones al estrecho de Magallanes y al Mediterráneo oriental.



Baltasar Hidalgo de Cisneros (1755-1829). Tras Trafalgar, donde fue herido y hecho prisionero, formó parte de la Junta Central durante el alzamiento contra Napoleón. Designado virrey del Río de la Plata, fue derrocado en 1810, regresando a la Península.



Ignacio María de Álava (1750-1817). Ingresó en la Armada en 1766, destacando en las campañas de Gibraltar y Rosellón. Segundo jefe de la Escuadra de Gravina, fue herido gravemente en Trafalgar. Poco antes de morir, fue nombrado capitán general de la Armada.



Los restos de la Flota Combinada reunidos en Cádiz tras la batalla (acuarela de José T. de Córdoba, colección Manuel Gómez Moreno).

fundamentalmente por lanchas cañoneras y que habían prestado buenos servicios durante los bloqueos británicos de Cádiz, Brest y Boulogne en años anteriores. Escaño defendía que la llegada del mal tiempo, previsto en fecha muy próxima, dispersaría las fuerzas de Nelson. Los aliados aprovecharían esa ocasión para cruzar el Estrecho y cumplir las órdenes de Napoleón. Por el contrario, salir a la mar en aquellas condiciones era ir a un descalabro seguro. La votación final fue favorable a permanecer en la bahía aguardando una ocasión favorable.

Hoy se interpreta este consejo de guerra como una maniobra de Villeneuve para eludir la insoportable presión del

Emperador. Con el apoyo de sus colaboradores directos pudo alegar fuertes razones para no salir en aquel momento. La intervención autorizada de Escaño sirvió a sus fines.

El Príncipe no se rinde

Pero Villeneuve cambió de opinión y emprendió una huida hacia delante, ordenando la salida de la Flota Combinada, que partió de Cádiz el 19 de octubre. El resto de la historia es bien conocida. Sin embargo, quisiera incidir en la participación decisiva de Escaño, que evitó males mayores.

El 21 de octubre el navío insignia español, *Príncipe de Asturias*, ofreció una gran resistencia al empuje británico, bajo

el liderazgo de Gravina y Escaño. A pesar de la ventaja enemiga en un combate de melé, donde la superioridad era de tres o cuatro a uno, este gigante de los mares desplegó un comportamiento táctico y artillero encomiable.

El navío de Gravina y Escaño cortó el paso a un buque británico que intentaba doblarle por la proa. Tras defenderse del ataque de cuatro navíos enemigos por ambas bandas, maniobró acertadamente contra uno de ellos que le batía por la proa, yendo además en auxilio del navío *Argonauta*, que ya había sido capturado. Avanzada la jornada, a pesar de las averías en la arboladura, el *Príncipe* aguantó los embates de otro navío de tres puentes que descargaba sus andanadas sobre la popa, la parte más vulnerable del buque. Gravina, herido, se había retirado del puente y Escaño, alcanzado en la pierna izquierda, continuó al mando, negándose a rendir el navío, tal y como lo describe Fernández de Navarrete, escritor y marino contemporáneo:

“... Fue herido, manteniéndose impávido en la toldilla, aunque desangrándose y mostrándose como indiferente al advertírsele su ayudante don Francisco Javier Ulloa, hasta que al fin cayó desmayado; pero hecha la primera cura y vuelto en sí, se hizo subir otra vez al alcázar; ve entonces arriada la bandera, y lleno de cólera manda izarla al momento, renueva el combate...”.

Aquella resistencia tenaz tuvo sus frutos. Hacia las cinco de la tarde, el *Príncipe* era el único navío insignia que no había caído en poder de los británicos. Su bandera ondeaba en medio del humo del combate. Aquel reclamo atrajo a los navíos franceses y españoles que

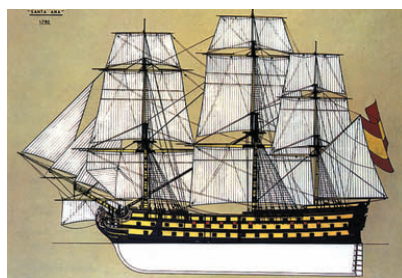
EL PRÍNCIPE DE ASTURIAS

El navío *Príncipe de Asturias*, un gigante de tres puentes, construido en La Habana en 1794, con un porte de 112 cañones, fue uno de los buques más famosos de su tiempo, debido a su potencia y a sus grandes cualidades marineras. Medía 58,3 metros de eslora y 16,1 metros de manga. Su arqueo era de 2.108 toneladas.

En Trafalgar fue el buque insignia del teniente general Federico Gravina, jefe de la escuadra española, con Antonio de Escaño como mayor general. Su comandante era el brigadier Rafael Hore. Tenía en ese momento una mayor potencia artillera, con 118 cañones. Su dotación era de 1.113 hombres, superior en 98 personas al reglamento vigente: 21 oficiales de marina, 16 oficiales mayores, 39 oficiales de mar, 382 individuos de la tropa de infantería, 107 individuos de la tropa de

artillería, 172 artilleros de mar, 184 marineros, 172 grumetes y 20 pajes.

Las carencias de la escuadra española fueron notorias también en este navío: faltaban 120 artilleros de mar, marineros y grumetes, muy necesarios para la maniobra y el combate. El buque sufrió 162 bajas: 52 muertos y 110 heridos.



Navío *Santa Ana*. Del mismo diseño y porte fue el *Príncipe* (por Berenguer, M. N.).

habían escapado de la carnicería. Finalmente Escaño pudo reunir diez navíos con los que alcanzó Cádiz, fondeando esa noche ante la llegada del temporal anunciado.

Capacidad de reacción

Pero Trafalgar no terminó ahí. En mi opinión, la historiografía británica ha minusvalorado la acción aliada del 23 de octubre, que causó trastornos a los vencedores. Escaño escribe en su diario: “Amaneció (el 22 de octubre) chubascoso, viento flojo del S., y fondeados en el puerto con los navíos *Asís*, *Montañés*, *Rayo*, *San Leandro*, *Justo* y los franceses *Plutón*, *Argonaute*, *Neptune* (...). A las nueve se hizo señal llamando a los cuatro comandantes más antiguos, los que presentados a bordo del *Príncipe*, se reunieron en junta, presidida por el mayor general, en la que se acordó saliesen los buques que lo pudieran verificar, con el fin de auxiliar a escoltar a los desmantelados...”.

Debido al temporal, los buques no salieron ese día a la mar. Ni siquiera pudieron regresar los comandantes a sus propios navíos. La oportunidad se presentó a la jornada siguiente, aprovechando una mejora momentánea del tiempo: el 23 de octubre “amaneció celajoso, los horizontes aturbonados, viento NO calmoso y todos los buques fondeados... A las seis se restituyeron a sus navíos los jefes que habían venido a celebrar la junta, y en seguida se hicieron a la vela, para recoger los buques desmantelados que se hallaban a la vista... A esa hora (diez de la mañana) ya venían remolcados por las fragatas los navíos *Santa Ana* y *Neptuno*, los que fondearon a la boca del puerto, porque el viento se había llamado otra vez al S. Y con muy malas apariencias. Los navíos *Rayo*, *Montañés*, *Asís*, *Plutón*, *Héros*, *Neptune* e *Indomptable*, con las fragatas continuaban persiguiendo a los enemigos, que escoltaban algunos buques nuestros desarbolados...”.

Los británicos, ante esta salida sorpresiva, tuvieron que formar una línea de batalla para proteger sus presas, aunque



Alegoría del combate de Trafalgar (*La Ilustración Española y Americana*, 24 de octubre de 1873).

no pudieron impedir el rescate de los dos navíos citados. Hacia las cuatro de la tarde ya habían regresado los siete buques aliados. El temporal, que arreció aquella noche, causó nuevas pérdidas a la Flota Combinada, incluyendo el naufragio de varios navíos en la costa.

Aquella acción tuvo otras consecuencias destacables. Collingwood, sucesor de Nelson en el mando de la escuadra británica, ordenó hundir algunas presas, ante las malas condiciones meteorológicas y el empuje aliado. Entre ellas fue echado a pique el *Santísima Trinidad*.

Lecciones del combate

En todos sus informes y correspondencia posterior, Escaño llevó a cabo una valoración muy ajustada del combate, incidiendo en los aciertos de Nelson, los errores tácticos de Villeneuve –sin nombrarlo– y en las carencias marineras de la Flota Combinada, véase una muestra, en un informe de septiembre de 1806: “El arte de la guerra en el mar consiste, como en tierra, en combatir muchos a

pocos, para que destruidos sin pérdida, se consiga la superioridad, que tal vez no había al empezar el ataque... [en tierra] no habiendo previsto la maniobra del enemigo, es difícil contrarrestarle... pero en la mar no hay otra atención que el viento y la marejada. Todo cuanto se ejecuta se ve, y con la aguja en la mano se atina con lo que piensa el enemigo... Crea V. que el poco viento apelonó los navíos y dejó claro en la línea que se formó el día 21; el estar mal formada ésta, el no tener la marinería la destreza que los ingleses para reparar averías, y el no haber manobrado la vanguardia en sostén del centro, es la causa, en mi opinión, de la desventaja que tuvimos en el combate”.

Ascendido a teniente general, Escaño participó en las sesiones del Almirantazgo creado por Godoy en 1807. En ese momento inició la redacción de las dos únicas obras que verían la luz pública: un tratado de táctica naval, en donde volcó toda su experiencia anterior y un plan de reforma de la Armada, un excelente diagnóstico de los males de este organismo, donde proponía medidas concretas para su recuperación, en imitación de los británicos. Pero el contexto político, económico y financiero no era favorable a sus ideas, que tuvieron una publicación póstuma.

La ironía de esta historia es que Escaño fue elegido ministro de Marina en la Junta Central a raíz de la invasión francesa, mientras su antiguo superior, Mazarredo, aceptó el Ministerio en el Gobierno de José Bonaparte, convencido de que era el mejor camino para salvar a su patria. Ambos líderes, grandes esperanzas para la reforma de la Armada, murieron durante la Guerra de Independencia, sin haber visto los frutos de sus desvelos. Al final de la era napoleónica la Armada era una sombra de lo que había sido.

La ironía de esta historia es que Escaño fue elegido ministro de Marina en la Junta Central a raíz de la invasión francesa, mientras su antiguo superior, Mazarredo, aceptó el Ministerio en el Gobierno de José Bonaparte, convencido de que era el mejor camino para salvar a su patria. Ambos líderes, grandes esperanzas para la reforma de la Armada, murieron durante la Guerra de Independencia, sin haber visto los frutos de sus desvelos. Al final de la era napoleónica la Armada era una sombra de lo que había sido.

Cartagena, la ciudad natal de Escaño, no posee una calle o plaza dedicada a su recuerdo. El bicentenario de Trafalgar podría constituir una gran oportunidad para subsanar este olvido. ■

Antiguo Régimen

EL OCASO

Trafalgar significó el golpe de gracia para la Armada española. **CARLOS MARTÍNEZ SHAW** explica la tragedia dentro del marco de la crisis política, agraria, industrial y económica del reinado de Carlos IV y el valimiento de Godoy. Esas mismas causas impedirían la recuperación naval

El reinado de Carlos IV puede considerarse como el primer capítulo del proceso que pondrá fin al Antiguo Régimen y que alumbrará la España contemporánea. Se abre con una serie de dificultades que se agudizarán a partir de 1795: bloqueo de la economía, recrudescimiento de la protesta social, agudización de las contradicciones políticas en el seno de las clases dirigentes, explosión de la controversia ideológica en el interior, sucesión de los enfrentamientos militares en el exterior que agravan los problemas de la hacienda pública y los primeros signos de la emancipación de la América española.

La Revolución Francesa generó en España un repliegue defensivo, que, después de diversas vicisitudes (el “pánico de Floridablanca” ante el riesgo de un posible contagio ideológico que condujese a la contestación de la monarquía absoluta, el acercamiento del gabinete del conde de Aranda al gobierno revolucionario como modo de influir en una reconducción moderada de la política francesa y, finalmente, la declaración de guerra a la Convención (después de la ejecución de Luis XVI), concluyó en la búsqueda de una alianza con el Directorio, el



Carlos IV. Medalla conmemorativa de su proclamación (Pedro González de Sepúlveda, 19-2-1789, col. Juan Claudio de Ramón).

régimen que puso fin a los años de mayor aceleración revolucionaria en un esfuerzo por estabilizar el movimiento desencadenado en 1789.

Así, la guerra contra la Convención, que se había saldado con una derrota militar (ocupación francesa de Figueras en el frente oriental y de San Sebastián, Bilbao y Miranda de Ebro en el occidental) llevó a la firma de la Paz de Basilea (22 julio 1795), que, al margen de sus consecuencias territoriales (cesión de la parte española de la isla de Santo Domingo), significó el retorno a la tradicional amistad con Francia, hecho decisivo para comprender el encadenamiento de los factores que condujeron, diez años más tarde, a Trafalgar.

La consecuencia inmediata de la Paz de Basilea fue la firma del Tratado de San Ildefonso (19 agosto 1796), una alianza que renovaba, por encima de las grandes diferencias ideológicas y políticas que separaban ahora a ambos países, el espíritu de los viejos pactos de familia entre los Borbones de España y Francia. El tratado se fundamentaba, una vez más, en la necesidad española de encontrar un aliado frente a la permanente beligerancia de Inglaterra, a lo que ocasionalmente se sumaba la creencia en la mejor salvaguarda de los intereses de los Borbones italianos: el reino de Nápoles y el ducado de Parma.

Sin embargo, a nadie se escapaba que la firma del acuerdo significaba a corto plazo la reanudación de las hostilidades entre Inglaterra y España, como así fue. La guerra, desencadenada en octubre del mismo año, conoció varios notables hechos de armas a lo largo de 1797. La batalla naval del cabo de San Vicente (febrero 1797) se saldó con la victoria del almirante John Jervis sobre la flota española comandada por José de Córdoba, cuyos errores en las maniobras le privaron de su ventaja numérica (24 barcos contra 15) y le valieron un consejo de guerra que le condenó al destierro de la Corte y de los distintos departamentos marítimos. Dos días después, en un escenario muy distinto, otra flota inglesa ocupaba la isla de Trinidad, sin que la escuadra

CARLOS MARTÍNEZ SHAW, catedrático de Historia Moderna, UNED, Madrid, es coautor de *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*.



Allegoría de la Paz de Basilea, 22-7-1795: Godoy presenta la paz a Carlos IV (Juan Pablo Montaña, Madrid, Real Academia de San Fernando).

española, mandada por Sebastián Ruiz de Apodaca, se decidiese siquiera a presentar combate. Esta victoria espoleó a la Armada británica, que durante el mismo año lanzó sucesivos ataques contra Puerto Rico (donde las tropas desembarcadas pudieron finalmente ser expulsadas por el gobernador Ramón de Castro), contra Cádiz (donde José de Mazarredo hizo frente con éxito a la fuerza enemiga) y contra Santa Cruz de Tenerife, donde fue rechazado Horatio Nelson, que además perdería su brazo derecho en el transcurso de la acción.

A merced del temporal

La guerra se desaceleraría a renglón seguido gracias a las conversaciones mantenidas por franceses e ingleses tras la firma de la Paz de Campoformio (octubre 1797), lo que no fue óbice para que la isla de Menorca volviera a caer en manos británicas en septiembre de 1798.

El responsable de la política española había sido, desde noviembre de 1792,

el hombre de confianza de los reyes, Manuel de Godoy, cuya meteórica carrera le había llevado no sólo a recibir una serie de títulos nobiliarios (duque de Alcudia y príncipe de la Paz, por la de Basilea), sino, sobre todo, a ostentar la dirección de todos los asuntos públicos desde la Secretaría de Estado. Sin embargo, las dificultades interiores y exteriores (especialmente las derrotas militares y el fracaso de Francisco de Cebarrús como plenipotenciario en París) impusieron a Carlos IV la sustitución de Godoy (marzo 1798) por un nuevo equipo reformista, que tuvo como principal dirigente a Mariano Luis de Urquijo, cuya más sonada disposición fue la asunción por la monarquía de la confirmación canónica de los obispos españoles, que además pasaban a gozar de plenas facultades en la concesión de las dispensas matrimoniales, al tiempo que el Tribunal de la Rota sustituía a los tribunales romanos y se prescindía de la figura del nuncio apostólico.

Sin embargo, pese a la enemiga declarada de la Iglesia y de los propios soberanos a raíz de tales medidas, sería sobre todo la voluntad de Napoleón la que precipitaría la caída de Urquijo (diciembre 1800) y el retorno definitivo de Godoy, quien, desmintiendo sus anteriores compromisos con la política ilustrada, emprendería ahora la persecución de los integrantes del ministerio reformista y de sus colaboradores y simpatizantes (Urquijo, Jovellanos, el obispo Tavira, la condesa de Montijo), permaneciendo ya en el poder hasta la crisis final de 1808.

Mientras tanto, la alianza con Francia y la guerra con Inglaterra estaba conduciendo a España a un callejón sin salida. El bloqueo de la marina inglesa a partir de 1797 había originado el colapso del tráfico atlántico y había lesionado el sistema del Libre Comercio instaurado en 1778, justamente cuando estaba empezando a dar sus mejores frutos (obligando, además, a la autorización de los pabellones extranjeros bajo

la denominación equívoca de “comercio de neutrales”), con los consiguientes efectos negativos sobre la exportación española agrícola y de manufacturas, así como sobre la importación de las materias primas necesarias para la industria nacional y de los metales preciosos imprescindibles tanto para el funcionamiento de la Hacienda pública como para el equilibrio de la balanza comercial.

Por si fuera poco, las provincias de Ultramar tomaron conciencia de la viabilidad de su aprovisionamiento al margen de los condicionantes impuestos por la metrópoli, es decir, de la posibilidad de conseguir su plena autonomía comercial, de modo que esta experiencia de independencia económica pudo fundamentar sus aspiraciones a la independencia política.

Crisis agrícola e industrial

Las dificultades ocasionadas por la guerra para la exportación de los productos incidieron, por tanto, en el estancamiento de una agricultura que (salvo en algunas regiones privilegiadas) estaba ya mostrando a las claras las insuficiencias de la explotación extensiva de la tierra, de la falta de una decidida renovación tecnológica, del peso de un arcaico régimen jurídico (mayorazgos y manos muertas), de la desigualdad en la distribución de la propiedad, de los desarreglos en los distintos sistemas de tenencia de las parcelas y de la timidez en la aplicación por parte de los gobernantes de las medidas reformistas estimadas imprescindibles por los tratadistas ilustrados.

Todo ello daba como resultado la persistencia de una baja productividad por unidad de superficie cultivada y la amenaza permanente de las malas cosechas y de las crisis de subsistencias, como la que azotó a Castilla en 1804. Y la



Allegoría de la Paz de Amiens, entre Gran Bretaña y Francia, firmada en marzo de 1802 (por A. Devostage, París, Collection Frédéric Masson).

ganadería, en otros tiempos uno de los sostenes económicos del país, también se abocaba a un lento declive, a causa tanto del aumento de los costos de producción como de los recortes de los privilegios de la Mesta.

Y otro tanto ocurría en la industria. A las dificultades de las manufacturas estatales (siempre necesitadas del apoyo financiero oficial) se añadía la incapacidad de modernización de la mayor parte de los sectores, incluyendo la siderurgia del País Vasco, lastrada por el mantenimiento de sistemas de explotación tradicionales, por el atraso técnico y por la falta de inversiones. Mientras las carencias estructurales hundían a las industrias más anticuadas, los sectores más dinámicos sufrían el impacto de la coyuntura bélica, como en el caso de las industrias de armamento del norte (Eugui, Orbaceiceta, La Muga), destruidas

en el transcurso de la Guerra de la Convención, o como en el caso del gran logro del siglo, la manufactura catalana, que se enfrentaba a su mayor crisis por la clausura de sus mercados.

Finalmente, el espectro de la crisis se cernió también sobre los grandes centros mercantiles, como Barcelona o Cádiz, donde fueron muchas las casas comerciales que hubieron de cerrar sus puertas y declararse en quiebra antes de la Paz de Amiens y después de la reanudación de las hostilidades.

Por otra parte, la crisis económica y la deriva política generan un difuso malestar popular, que se manifiesta en la sucesión de conflictos que jalonan estos años (levantamiento campesino de 1801, motines militares de 1801 y 1804, alborotos en las fábricas de Guadalajara de 1797 y de Ávila de 1805) y que hacen peligrar los éxitos de una política que

CRONOLOGÍA

1788. Carlos IV, rey.
1789. Revolución Francesa. España apresaa dos mercantes ingleses en Nootka (Canadá). Florida- blanca evita la guerra.
1792. Aranda, secretario de Estado, en sustitución de Floridablanca. Godoy sustituye a Aranda.
1793. Ejecución de Luis XVI. España declara

la guerra a la Convención. Godoy y lord Allé- gue firman un tratado de alianza contra Francia.
1794. Francia logra la retirada española hacia el Fluvià (Cataluña).
1795. Paz de Basilea. Francia devuelve a España los territorios ocupados a cambio de la zona oriental de Santo Domingo.

1796. Tratado de San Ildefonso. España se alía con el Directorio.
1797. Guerra contra Inglaterra. Derrota española frente al cabo de San Vicente.
1798. Dimisión de Godoy, sustituido por Urquijo.
1800. España devuelve a Francia la Luisiana. Godoy, secretario de Estado.

1801. Guerra de las naranjas entre España y Portugal.
1802. Paz de Amiens con Inglaterra. España recupera Menorca y cede Trinidad.
1804. Inglaterra apresaa frente al cabo de Santa María cuatro naves españolas. Carlos IV declara la guerra a Londres.

1805. España y Francia firman un acuerdo para invadir Gran Bretaña.
 21 de octubre: Batalla de Trafalgar.
1807. Francia invade la Península.
1808. Motín de Aranjuez. Carlos IV abdica en su hijo Fernando. Comienzo de la Guerra de la Independencia.



Personajes en el puerto de Mahón, durante la ocupación británica de Menorca (escuela de Giuseppe Chiesa, Mahón, Museo de Menorca).

había hecho del mantenimiento de la paz social uno de sus ejes fundamentales a todo lo largo de la centuria.

En bancarrota

La Real Hacienda fue, sin embargo, la que acusó el impacto bélico de una manera más dramática. Su incapacidad de hacer frente a los gastos redoblados por la guerra, obligaron no a plantear una reforma radical del sistema fiscal (para lo cual ya era tarde), sino a inventar expedientes de urgencia que permitieran aumentar de modo inmediato el nivel de los ingresos, como en los peores tiempos del siglo XVII.

Una de las fórmulas para allegar fondos fue la llamada Desamortización de Godoy (puesta en práctica en septiembre de 1798 bajo el gobierno de Urquijo), que consistió en la venta de una serie de bienes vinculados, especialmente propiedades de instituciones benéficas de la Iglesia, lo que, si aliviaba momentáneamente el déficit de la Hacienda, dejaba maltrechas las rentas de la red asistencial eclesiástica. Otros expedientes fueron la exigencia de donativos y empréstitos, la venta de nuevos bienes eclesiásticos (hasta 215 millones de reales fueron autorizados en 1805 y, más tarde, hasta la séptima parte de los predios pertenecientes a la Iglesia en 1807) y, finalmente, la emisión de nuevos vales reales.

Creados durante el reinado anterior (marzo 1780), los vales reales eran a la vez títulos de la deuda y papel moneda, transferibles por endoso y amortizables, para cuyo servicio se había fundado el Banco de San Carlos (junio 1782). Ahora bien, si la amortización se había revelado difícil en tiempos de paz, las emisiones exigidas por las nuevas guerras alcanzaron cifras vertiginosas y obligaron a crear sucesivas instituciones dedicadas a hacer frente al pago de los títulos y los intereses de la deuda (Caja de Amortización, en febrero de 1798; Cajas de Reducción, en julio de 1799), además de una Junta Suprema de Amortización, en enero de 1799.

En la primera década del siglo XIX, la situación de la Hacienda pública no podía ser más alarmante: los ingresos no llegaban a los 500 millones de reales frente a casi 900 millones de gastos or-

inviabilidad del sistema fiscal preveía la quiebra definitiva de la monarquía.

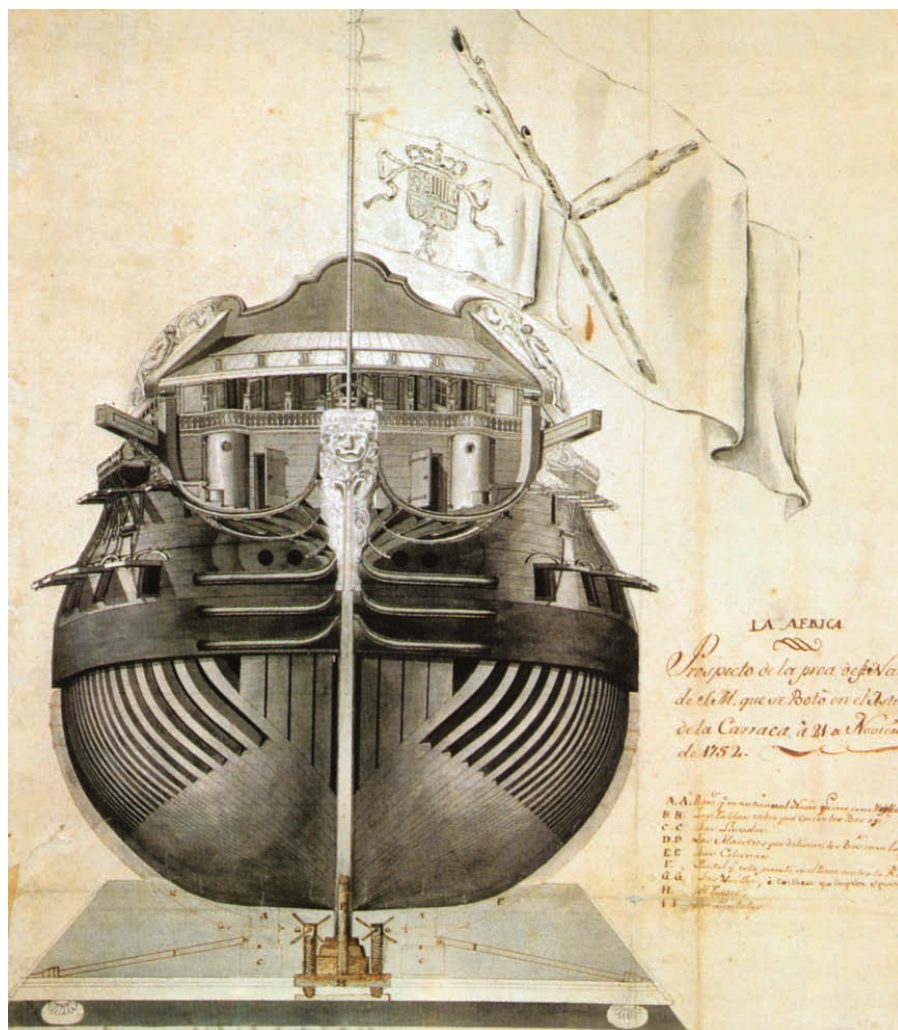
Crisis de hombres y equipos

Naturalmente, esta situación de bloqueo económico y de insolvencia hacendística repercutía muy desfavorablemente en el estado de la Armada. Si los esfuerzos constructivos de las etapas anteriores (especialmente bajo el mandato de Antonio Valdés como secretario de Marina) permitían contar con un considerable número de buques (cerca de trescientos de diverso porte) y de navíos de línea (más de cincuenta), lo difícil era hacerlos operativos, ya que no se disponían de tripulaciones suficientes (marineros, artilleros, contramaestres) ni en número ni en cualificación profesional. Las dificultades del reclutamiento habían sido agravadas por la incidencia de la peste amarilla en localidades costeras

BARCOS HABÍA, PERO FALTABA CABUYERÍA, PALOS, MANTENIMIENTO, PÓLVORA, DINERO, ADIESTRAMIENTO, ARTILLEROS Y MARINERÍA

dinarios, los intereses de la deuda pública ascendían a 200 millones de reales, el Banco de España estaba en quiebra y el Estado pagaba con meses de retraso los intereses de los vales reales, las pensiones de viudedad y jubilación y los sueldos de los funcionarios. La

como Cádiz, que perdería quizás diez mil almas sólo en el año 1800, y la desmovilización de la marina mercante de altura a causa de la paralización comercial. Escaseaban, también, los suministros (maderas para arboladura, cáñamos, betunes) a causa de la desarticulación



Proa de un navío de línea construido en La Carraca, Cádiz, a mediados del siglo XVIII. El esfuerzo constructor de esa época había dotado a la Real Armada de un poder estimable.

del tráfico, muy sensible en el caso del Báltico, ámbito habitual de importación de estos materiales.

En estas circunstancias, la continua ingerencia de Napoleón en la vida pública española, y especialmente en la orientación de la política internacional, hacía más acuciante la situación. Así, una decisión francesa obligó a España a declarar a Portugal (febrero 1801) la llamada *Guerra de las naranjas*, que terminó con el Tratado de Badajoz (8 junio 1801), que estipuló la cesión a España de la población de Olivenza, pero que no contentó en absoluto al primer mandatario de Francia.

Al año siguiente se firmaba la Paz de Amiens (marzo 1802) entre Inglaterra y Francia, que suponía para España un momentáneo respiro, a costa de la pérdida definitiva de la isla de Trinidad y de la cesión a Francia del inmenso

territorio de Luisiana, de acuerdo, por otra parte, con los preliminares firmados en San Ildefonso, en octubre de 1800.

La ruptura de la Paz de Amiens (en 1803) significó el retorno de la guerra abierta entre Francia e Inglaterra. Godoy intentó evitar la implicación de España por todos los medios, primero, proponiendo, sin éxito, a Prusia y Rusia la formación de un bloque de potencias neutrales y aceptando, después, la imposición por parte de Francia del llamado Tratado de Subsidio que obligaba al pago de seis millones de libras mensuales (pesada carga para una monarquía en el último extremo de sus dificultades financieras) y la autorización de la entrada en sus puertos de los barcos franceses. Sin embargo, ni siquiera estas exigencias terminaron por contentar a Napoleón, que empujó a Godoy a colocar la Armada española al servicio de los



Antonio Valdés, uno de los secretarios de Marina destacados en la reconstrucción de la flota española durante el siglo XVIII (M. Naval).

intereses de Francia, lo que supuso la inmediata entrada de España en la contienda (diciembre 1804).

Faltó dinero y voluntad

La reanudación de la guerra traería consigo la derrota naval de Trafalgar (21 octubre 1805), que destruyó buena parte de los efectivos de la Armada española, aniquiló a lo más granado de su oficialidad (Federico Gravina, Cosme Damián Churrua, Dionisio Alcalá Galiano...) y proporcionó a Inglaterra el control absoluto del Atlántico.

No hay que pensar, sin embargo, en Trafalgar como la causa del definitivo eclipse de la Armada. Otros desastres en siglos anteriores habían sido contrarrestados por una activa política de reconstrucción naval, que había devuelto los efectivos españoles a su punto de partida. Incluso después de la derrota de 1805, España siguió contando con más de cuarenta navíos de línea y con sus astilleros intactos. Pero no hubo capacidad financiera para poner en marcha un programa de construcción, ni voluntad política para abordar las reformas que permitieran la recuperación y no hubo tiempo para alcanzar un horizonte más despejado, alejado de las turbulencias interiores y exteriores que estaban anunciando la crisis del Antiguo Régimen. Ahí reside la diferencia con épocas anteriores y el significado original de Trafalgar. ■



Madrid sólo pasa en Madrid



Turismo Madrid
www.esmadrid.com

¡MADRID!

Vigor historiográfico INVESTIGACIÓN

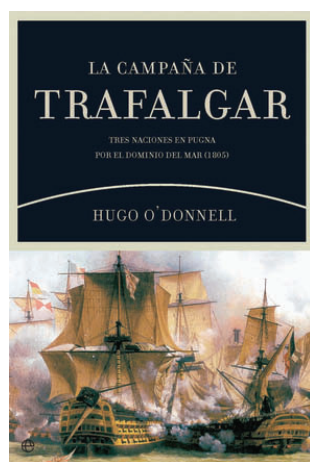
Los historiadores españoles han publicado durante el último año más libros sobre Trafalgar que durante los dos siglos anteriores. ANTONIO ATIENZA PEÑARROCHA comenta las novedades que más han atraído su atención

En los últimos meses han llegado a las librerías numerosos libros y publicaciones en torno a la batalla de Trafalgar. En el asunto pueden remarcarse: primero, que la mayoría de estos estudios es obra de autores españoles, lo cual demuestra la buena salud de nuestra publicística historiográfica y, segundo, que se ha publicado más en España sobre este asunto en el último año que en los dos siglos anteriores.

Riguroso, documentado y ágil

La Campaña de Trafalgar, de Hugo O'Donnell y Duque de Estrada (Madrid, La Esfera de los Libros, 2005, 828 págs.), se centra en las operaciones estratégicas y diplomáticas de los años 1804 y 1805. El foco del estudio es preguntarse cómo se fraguó la batalla y cómo eran las flotas que se enfrentaron, sobre todo en sus aspectos organizativos y humanos: este apartado constituye la más original aportación del libro a la bibliografía naval de los últimos meses. Al unir visiones históricas y navales, lanza ideas muy interesantes: por ejemplo, el bloqueo continental que impuso Napoleón a Gran Bretaña, no fue sino una contestación al bloqueo marítimo de la flota británica. Como estudio minucioso de esos días, se redibujan figuras y hechos que han quedado en la cuneta de otras investigaciones, como la disputa entre Grandallana y Gravina por el mando de la escuadra, la organización de la defensa ante la ofensiva inglesa, o las

ANTONIO ATIENZA PEÑARROCHA es investigador naval.



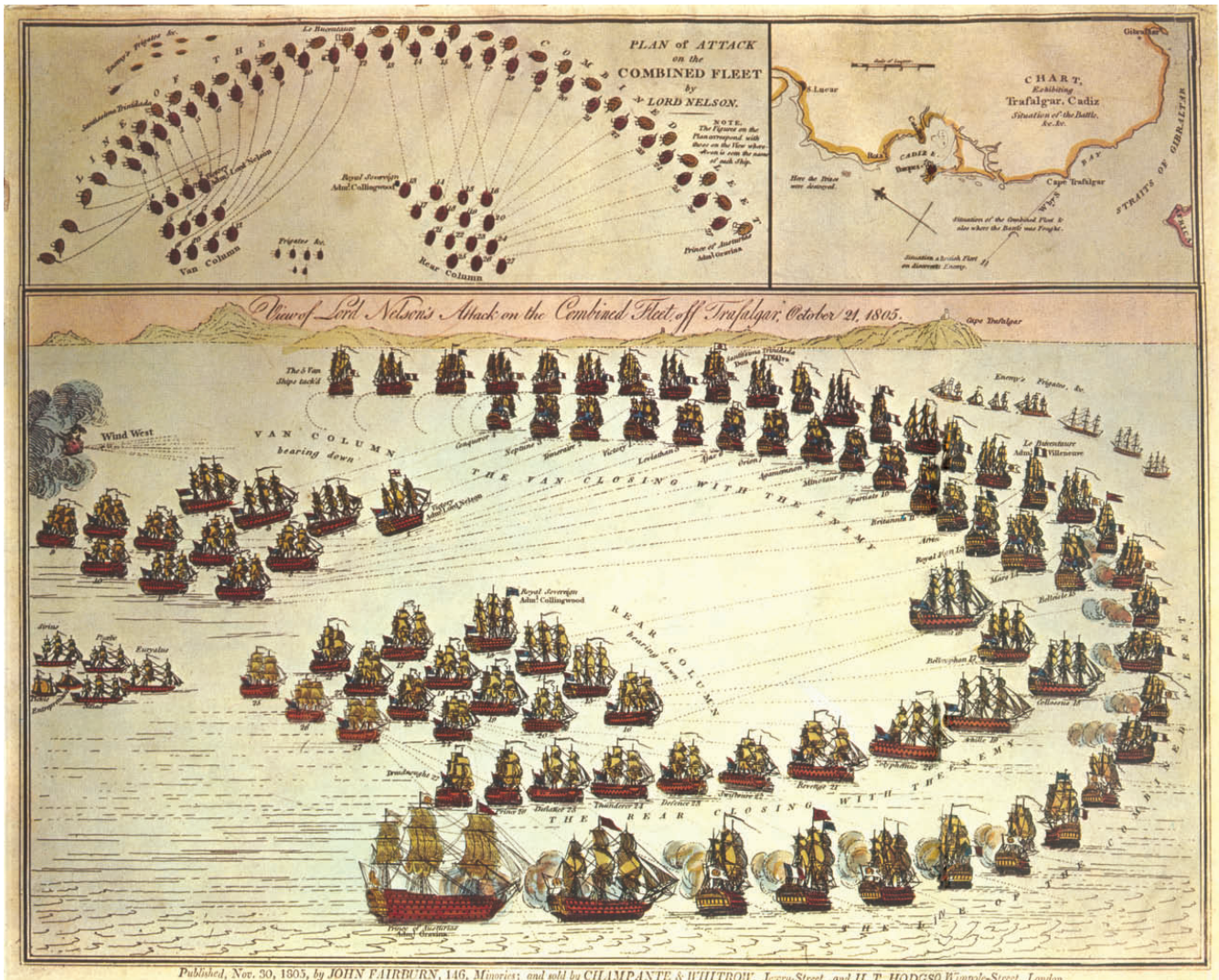
cualidades tácticas de Escaño. La campaña se describe con gran detalle: el bloqueo británico sobre Cádiz, las defensas españolas, basadas en fuerzas sutiles muy eficaces, los planes de Napoleón, las decisiones y los errores, el encuentro de Finisterre, y la batalla de Trafalgar en sí, estudiada con atención, detallando los movimientos de los buques con diagramas claros. Pero lo mejor del texto es su planteamiento humano: aquí los protagonistas principales son los combatientes, su organización, su vida diaria, sus enfermedades, sus formas de luchar... No se deja de lado, por supuesto, los buques y los cañones, sus características y sus problemáticas, en especial la del aprestamiento material y el alistamiento de la marinería; pero lo que más resalta es la descripción de los anónimos y los conocidos protagonistas –a su pesar– del evento. El texto no se centra sólo en la armada española, sino que también describe usos y costumbres de aliados y enemigos. Punto para la polémica,

afirma que Gravina tuvo su punto de responsabilidad en el combate, por no oponerse a la salida. En suma, un estudio riguroso y muy documentado, redactado en estilo periodístico, vivo y ágil.

Profundo y exhaustivo

Trafalgar. Hombres y naves entre dos épocas, de José Cayuela y Ángel Pozuelo (Barcelona, Ariel, 2004, 706 págs.), es un estudio profundo y exhaustivo de la batalla, sus orígenes y prolegómenos. Aborda en profundidad los antecedentes bélicos y políticos que desembocaron en el trágico enfrentamiento, con abundantes esquemas y mapas de las campañas navales, y uso de fuentes archivísticas de las tres naciones combatientes. Los autores relativizan los resultados navales: para ellos, la batalla de cabo de San Vicente no fue tan “desastre” ni tan “decisiva” como afirman algunos biógrafos de Nelson. El seguimiento de los movimientos de la Flota Combinada a las órdenes de Villeneuve





Magnífica visión esquemática de la táctica de Nelson en Trafalgar (publicada en Londres el 30-11- 1805, National Maritime Museum).

es muy completo. Además, no faltan los análisis económicos y sociales del período, que ayudan a entender el comportamiento de los principales protagonistas del combate: los seres humanos.

Sabor marinero

Trafalgar. Tres armadas en combate, de Víctor San Juan (Madrid, Sílex, 2005, 300 págs.), es un libro de divulgación escrito con gusto, sabor marinero y pasión no disimulada. Se estudian los avatares de la Armada española durante todo el siglo XVIII, explicando las diferentes batallas y narrando las biografías principales. En un estilo ameno y sugerente, el autor detalla la construcción de los buques. Y es que en este volumen, el protagonista es, sobre todo, el barco, y por ello, además de las batallas, se analiza la evolución de la construcción naval española de una forma muy clara y

detallada. Completa el libro un estudio sobre la batalla de Kamperduin-Camperdown, un claro antecedente táctico de Trafalgar, del marino holandés Frédéric Nave Degenkolbe.

Reedición de un clásico

El Combate de Trafalgar, de Pelayo Alcalá-Galiano (Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2004, 982 págs.), es un clásico de 1909 ahora reeditado en facsímil, que nos ofrece una visión a la vez intensa y documentada del combate, centrándose además en las dificultades logísticas de la Armada. Posiblemente, el punto más polémico que sostuvo este autor y que hoy se discute, corresponde a los preliminares de la batalla, concretamente a la reunión a bordo del *Bucentaure* el 8 de octubre de 1805, en la cual Magon y Dionisio Alcalá-Galiano estuvieron a punto de retarse

en duelo. Pelayo Alcalá-Galiano, descendiente del comandante del *Babama*, defiende que esta reyerta verbal tuvo lugar, siguiendo al cronista Vargas Ponce. En cambio, los historiadores actuales minimizan esta discusión. Por lo demás, es un libro plenamente válido y muy interesante, escrito a la sombra del desastre de 1898, y por tanto impregnado de un espíritu regeneracionista.

Perspectiva internacional

Trafalgar y el Mundo Atlántico, coordinado por Agustín Guimerá, Alberto Ramos y Gonzalo Butrón (Madrid, Marcial Pons, 2004, 400 págs.), recoge las diferentes ponencias y comunicaciones del coloquio internacional *Cádiz y la Europa atlántica en tiempos de Trafalgar*, celebrado en noviembre de 2002. Encontramos textos referidos a estrategia y táctica, a armamento, a los hombres

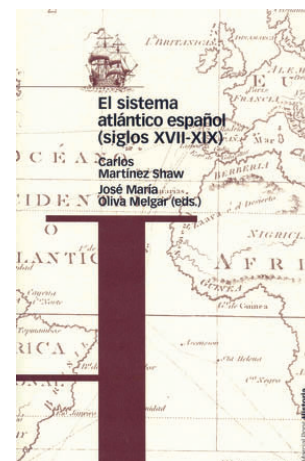


que tripularon aquellas moles de madera y cáñamo embreado, a la ciudad de Cádiz, testigo y actor del combate, y estudios sobre la producción literaria pergeñada en torno a Trafalgar, y en la que sigue brillando la novela de Galdós. La

cual, por cierto, ha conocido alguna reedición al socaire de la ocasión, como la adaptación para el público infantil de la editorial Rey Lear (Madrid, 2005). Volviendo al texto de Guimerá, Ramos y Butrón, hay que destacar la presencia de autores tanto franceses como británicos, realizando, como sus colegas españoles, aportaciones muy novedosas y jugosas.

El marco económico

El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX), editada por Carlos Martínez Shaw y José María Oliva Melgar (Madrid, Marcial Pons, 2005, 376 págs.), no guarda una relación directa con Trafalgar, pero aporta una visión sobre los problemas económicos relacionados con el Atlántico muy interesante y rompedora. Martínez Shaw y Oliva Melgar coordinan a un grupo de historiadores jóvenes, casi todos ligados a la UNED, con



suggerentes propuestas. El marco cronológico es también insólito, pues arranca en el XVII, siglo tradicionalmente considerado de repliegue comercial, planteamiento que Oliva demuestra que es totalmente erróneo, pues existió un vivo y floreciente comercio, pero no registrado en los documentos más usuales. Aquí radica buena parte de las virtudes de los trabajos: el uso de fuentes y archivos poco trabajados hasta el momento, como los registros de buques. A través de los diferentes artículos descubrimos el entramado de los portugueses que establecidos en Sevilla llegaba hasta Amberes, los mecanismos de las represalias durante las guerras para perjudicar al comercio enemigo, el proceso de las quiebras de los comerciantes, muy posibles dado el endeble cañamazo financiero de la Carrera de Indias, la aceptación social y eclesial del nuevo concepto de riqueza nacido del comercio, las ansias sociales de los navegantes estudiadas en la trayectoria del Colegio de San Telmo, las ventajas del sistema borbónico del Libre Comercio y su extinción ahora establecida en 1828, la lucha contra el contrabando en Cuba antes y después de la dominación inglesa de 1762, la extensión de la controvertida Matrícula de Mar a América, la emigración de comerciantes españoles a Cuba y su repercusión económica.

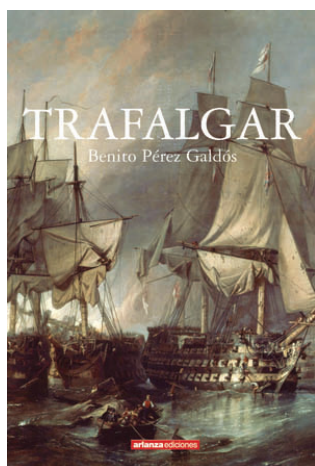
DE GALDÓS A PÉREZ-REVERTE

Trafalgar ha llamado la atención de algunos escritores, pero ha sido en España donde más se ha reflexionado literariamente sobre él. Quizá se deba a que Trafalgar representa el doloroso parto de España hacia el siglo XIX. Trafalgar fue un sacrificio inútil, de una España atrasada y gobernada de forma autocrática. España no ganaba nada con Trafalgar, y lo perdió todo. De ahí su morbo.

La novela de Benito Pérez Galdós *Trafalgar* (Madrid, Arlanza Ediciones, 2005), el primero de sus *Episodios Nacionales*, es la que más brillante descripción da de la batalla: un modelo de novelar cuya tradición se aprecia en la literatura actual. Galdós utiliza diversos recursos para ofrecer una visión plural del combate. Sin duda, el dualismo entre don Alonso Gutiérrez de Cisniega, aristocrático, distante y melancólico, y el contraestre Marcial, deslenguado y bravucón, ambos unidos por su amor al mar y a la Real Armada, sirve a Galdós para ofrecernos la tradicional dualidad de la sociedad

militar española del momento, entre los oficiales de guerra y los oficiales de mar.

Más histórica y más amplia resulta *Trafalgar* (Barcelona, Edhasa, 2001, 504 págs.), de José Luis Corral. Las aventuras de un oficial embarcado recrean el ambiente del momento, con una gran fidelidad histórica. No en balde, Corral es historiador.



La última novela publicada es *Cabo Trafalgar* (Madrid, Alfaguara, 2005, 256 págs.), de Arturo Pérez-Reverte. Esta obra plantea una propuesta más original. Toda ella sucede el mismo día de la batalla, a través de la visión de varios personajes. La obra adquiere un carácter coral, multinacional, con

un ritmo narrativo trepidante y agitado, propio de un enfrentamiento apasionado. Si Galdós describió una batalla más social y Corral un combate más histórico, Pérez-Reverte intenta y consigue recrear la violencia y la inutilidad intrínseca de la guerra, violentando y retorciendo el idioma y plasmando unos personajes magníficamente retratados.

El papel de Cádiz

Cádiz realiza su aportación bibliográfica al evento, reeditando *En los días de Trafalgar*, de Augusto Conte Lacave, un libro de divulgación publicado por primera vez en 1955, que narra la batalla desde la perspectiva de una ciudad marinera y militar. Y es que Cádiz participó

activamente como base de la batalla. Una ciudad en la cual residían marinos, donde se armaban los buques, y que padecía los rigores de la guerra como ningún otro puerto español. Una ciudad que vivió de cerca la estancia, salida, combate y regreso de la Flota Combinada, que colaboró en la salvación de los naufragos, y en la que muchas casas se vistieron de luto aquel octubre de hace ahora 200 años. El de Conte es un estudio con aportación documental bien dosificada, en un relato escrito con agilidad, utilizando la prensa local de la época para mostrar cómo las noticias corrieron, se manipularon o se descubrieron.

Problemas de la Marina española

Historia del Combate Naval de Trafalgar, de José Ferrer de Couto, editado originalmente en Madrid en 1854, y ahora reeditado en facsímil (Valencia, Librería París-Valencia, 188 págs.), es un estudio interesante, aunque su prosa decimonónica exige una lectura detenida. Es uno de los libros más antiguos escritos sobre la batalla, y nos ofrece una visión muy directa sobre los problemas que atravesaba la Marina española, y que catalizaron el desastre de Trafalgar, en concreto, la organización de la Matrícula de Mar. Como el otro texto clásico, el de Manuel Marliani, fue redactado como contestación al historiador francés Thiers, que en su *Historia del Consulado y del Imperio*, descargó sobre España toda la responsabilidad de la derrota. Pero Ferrer, que era marino y de familia de marinos, tuvo acceso a historias, chismes, comentarios, y su texto ofrece puntos de vista que han sido recientemente descubiertos.

El navío más famoso

Navío Santísima Trinidad. Un coloso de su tiempo, de Marcelino González (Madrid, La Espada y la Pluma, 2004), es una biografía —si se le puede llamar así— del navío más famoso de Trafalgar, por su tamaño, su número de cañones, y la ambición de los británicos por capturarlo. González, marino de profesión, explica con detalle escrupuloso la historia de aquel buque, botado en La Habana por un constructor inglés, sacado de su país por Jorge Juan, y que entró al servicio de España, construyendo, entre otros, este formidable navío, que sufrió varias reformas y artillados, y que se convir-



tió en todo un símbolo de la Armada española de su época. Grande, imponente, pero lento y poco maniobrero; mal ofensor, pero tenaz defensor. Y es que la Armada que combatió en Trafalgar no fue concebida para atacar, sino para defender rutas y convoyes. Un navío que, desde su tumba, nos recuerda una herencia sumergida que debemos descubrir, estudiar y conservar.

Magníficas ilustraciones

Modelos de arsenal del Museo Naval. Evolución de la construcción naval española, de José Ignacio González-Aller, Cruz Apestegui, Jorge Pla y Carmen Zamarrón (Barcelona, Lunwerg, 2004, 328 págs.), es un magnífico volumen ilustrado con los bellos modelos conservados en el Museo Naval de Madrid, muchos de los cuales representan a los orgullosos buques que combatieron en Trafalgar, y redactado por algunos de los mejores tratadistas navales del momento. En la misma línea está *Los navíos españoles de la Batalla de Trafalgar*, de Juan Carlos Mejías (Barcelona, Aqualarga, 2005), que aporta planos del navío *Babama* e historiales.

Contienda desigual

Trafalgar y el conflicto naval anglo-español en el siglo XVIII, de Agustín Ramón Rodríguez González (Madrid, Actas, 2005, 484 págs.), supone una revisión profunda y original de la historia naval española y de los prolegómenos de la batalla de Trafalgar. La tesis básica del autor se basa en que Inglaterra ganó su supremacía naval en la Guerra de Sucesión y España a lo largo del siglo mantuvo una contienda desigual, no exenta de victorias, con una enorme

capacidad de recuperación; y la Real Armada se hubiera rehecho de Trafalgar, si la invasión napoleónica de 1808 no hubiera sumido al país en una situación caótica. Sin duda, un libro fundamental.

Referencia imprescindible

La obra de José Ignacio González-Aller, *La Campaña de Trafalgar (1804-1805). Corpus Documental* (Madrid, Ministerio de Defensa-Armada Española, 2004, 2 volúmenes), reúne la documentación conservada de la batalla: los documentos transcritos y ordenados que describen los avatares, los problemas y las angustias, los planes y los relatos, para crear la obra de referencia imprescindible sobre la batalla de Trafalgar. Se completa con las hojas de servicios de los almirantes y comandantes españoles, y los historiales de los buques que allí participaron. En suma, un importante y loable esfuerzo. ■

PARA SABER MÁS



EGIDO, T., *Carlos IV*, Madrid, Arlanza Ediciones, 2001.

FERNÁNDEZ, R., *La España Moderna, siglo XVIII*, tomo 4º del *Manual de Historia de España*, Madrid, Historia 16, 1993.

GIMÉNEZ, E., *El fin del Antiguo Régimen. El reinado de Carlos IV*, Historia de España, vol. 20, Madrid, Historia 16, 1996.

LA PARRA, E., *Manuel Godoy. La aventura del poder*, Barcelona, Tusquets, 2005.

MERINO NAVARRO, J. P., *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981.

OZANAM, D., *La política exterior de España en tiempo de Felipe V y de Fernando VI*, en R. Menéndez Pidal, Historia de España, t. XXIX, pp. 441-571.

QUADRADO Y DE ROO, F. DE P., *Elogio histórico del excelentísimo señor Don Antonio de Escaño, Teniente General de la Marina*, Madrid, 1852.

VARGAS Y PONCE, J. DE., *Elogio histórico de Don Antonio de Escaño*, Madrid, ed. J. F. Guillén, 1962.

VV. AA., *PP 23. Carta náutica, San Lucar-Cabo Trafalgar*, Barcelona, Impresors, 2005.

—, *De la Paz de París a Trafalgar (1763-1805): el acontecer bélico y sus protagonistas*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2005.

—, *Los navíos españoles de la batalla de Trafalgar*, Móstoles Cultural, S. A., de ediciones, 2004.

En inglés:

BENNET, G., *Nelson the Commander*, London, Penguin, 2002.

HOWARD, D., *Trafalgar: the Nelson touch*, Phoenix Press, London, 2003.

bicentenario Trafalgar.com

www.churruca2005.com

www.batlaladetafralgar.com

www.etsin.upm.es/trafalgar

www.aboutnelson.co.uk

www.wtj.com

www.nmm.ac.uk

UN COMPLETO PROGRAMA DE ACTOS Y EXPOSICIONES

ESPAÑA

Cádiz es la principal protagonista de los actos conmemorativos previstos en España para la celebración del bicentenario de Trafalgar. El Ministerio de Defensa, la Junta de Andalucía, la Diputación gaditana y el Ateneo Literario, Artístico y Científico de la ciudad vienen desarrollando desde principios de año un completo programa de eventos que culminará este mes de octubre y en el que destaca, de manera singular, la parada náutica que se celebrará en las aguas del cabo el sábado día 22. Más de cien cruceros de vela y motor, con base en los puertos deportivos del entorno, desde Huelva a Cartagena, escenificarán a mediodía la formación de las líneas de ambas flotas antes de la contienda. Al término de la concentración, los participantes arrojarán al mar una corona de laurel, como reconocimiento y homenaje a los protagonistas de la batalla. El día se inaugurará a las diez y media de la mañana con una visita al Panteón de Marinos Ilustres, en San Fernando, y un acto cívico-militar en homenaje a los fallecidos, a las 12,30, en el Parque Genovés, de Cádiz. La impronta de la efeméride marcará asimismo las semanas previas y posteriores al aniversario. El día 11, la Diputación presentará la reedición del libro *En los días de Trafalgar*, de Augusto Conte Lacave, y el 14, el almirante J. I. González-Aller y el escritor Arturo Pérez-Reverte participarán en el Palacio de Congresos en una mesa redonda moderada por Óscar Lobato. El 17, por la tarde, se colocará en el faro de Trafalgar la primera piedra del Monumento a la Paz y la Concordia de los Pueblos, diseñado por el pintor Guillermo Pérez Villalta, y se inaugurará la exposición *Los naufragios de Trafalgar*, en el Centro Andalu-

luz de Arqueología Subacuática, sobre los trabajos realizados en la zona durante los últimos años para localizar y rescatar las naves hundidas como consecuencia del combate y, sobre todo, del posterior temporal que castigó a la escuadra franco-española. El día 20 abrirá sus puertas la muestra *Cádiz y Trafalgar: la ciudad ilustrada de 1805*, y se presentará una recreación digital de la batalla. Y el 27 se inaugurará la exposición *Pintores y escritores del XXI vuelven a Trafalgar*. Toda la región costera gaditana tomará parte de una u otra manera en los actos previstos para conmemorar el aniversario, que se completarán con varios conciertos, la representación de obras teatrales y una semana dedicada al cine naval, en Vejer

(primera semana de octubre), entre otras iniciativas.

El recuerdo de Trafalgar ha alcanzado también a las localidades de origen de los marinos que tomaron parte en la batalla. En Motrico (Guipúzcoa), donde nació Churruca, se puede visitar hasta el próximo 30 de octubre la muestra *Cosme Damián Churruca. Hijo del mar y de las luces*, en el Palacio de Zabel, dedicada a la figura histórica y las aportaciones científicas del marino, con fondos procedentes de la familia Areilza Churruca y del Untzi Museoa-Museo Naval de San Sebastián. El día 21, las campanas de la localidad tañirán al unísono, en conjunción con otras localidades españolas, francesas e inglesas, en recuerdo a los muertos en Trafalgar.

Churruca es el protagonista también de la retrospectiva que sobre su vida —*Cosme Damián de Churruca. Vivió para la humanidad, murió por la Patria*— se puede contemplar hasta el próximo mes de noviembre en el Museo Naval de Madrid. También en la capital, la Universidad Politécnica acogerá los días 3 y 4 de noviembre un congreso sobre la tecnología de los navíos que participaron en la contienda. Organizado por la escuela de ingenieros navales de Madrid, realizará un análisis comparado de la arquitectura naval de las tres armadas, en lo que pretende ser un homenaje a sus constructores. El curso se clausurará el día 5 en Cádiz. Más información: www.etsin.upm.es/trafalgar. El resto de Europa, especialmente Gran Bretaña, tampoco es ajena a la efeméride.

GRAN BRETAÑA

NELSON Y NAPOLEÓN

Bajo el título *Nelson y Napoleón* se ha montado, con la cooperación de museos y colecciones privadas en Inglaterra y Francia, una espectacular exposición sobre estas dos figuras icónicas en el National Maritime Museum de Greenwich, a unos veinte minutos de Londres, que permanecerá abierta hasta el 13 de noviembre. Entrando en las salas, ante el visitante se confrontan dos enormes imágenes yuxtapuestas: el almirante inglés Horatio Nelson, muerto en la batalla de Trafalgar y Napoleón Bonaparte. Estas imágenes subrayan una de las finalidades de la exposición: reconocer a Nelson y a Bonaparte como coetáneos. Es precisamente en esta relación donde se realza el sugestivo valor de la exposición, sobresaliendo por la selección de objetos, por la reunión de lo cronológico con lo temático y por la brillan-



Alegoría de Trafalgar, acuarela de Rafael Monleón y Torres (1893).

tez de las realizaciones digitalizadas, entre ellas la coronación de Bonaparte y la mesa electrónica que relata audiovisualmente la batalla. La exposición sitúa los años desde la Revolución hasta Trafalgar en un contexto nuevo, evitando una visión puramente anglocéntrica.

Los objetos, no meras curiosidades sino objetos perfectamente escogidos —como la llave de La Bastilla o las caricaturas fantásticas inglesas ilustrando Londres bajo la ocupación de las tropas francesas—, arrojan luz sobre los puntos que la exposición desea que el visitante capte para poder apreciar el tema fundamental. Cada cambio en el equilibrio de poder, en las diversas alianzas de Bonaparte e Inglaterra, es presentado con un mapa sencillo, sin informaciones superfluas.

Nada, sin embargo, concentra la atención y despierta las emociones tanto como la ropa revolucionaria expuesta: el gorro frigio y los pantalones habituales en los *sans-culottes* (los revolucionarios que no llevaban calzones). A nivel personal, se exhiben juntos los sombreros bicornios de Napoleón y Nelson, el libro diario de oraciones de éste, un juego de joyas de malaquita propiedad de Josefina y el manuscrito de la *Sinfonía Heroica* de Beethoven, llegada para esta exposición desde Viena, porque contiene la dedicatoria a Bonaparte, borrada por el compositor cuando Napoleón se proclamó emperador. Los anillos de Nelson y Emma y el cuaderno donde Bonaparte, exiliado en Santa Elena, garabateaba sus ejercicios de inglés, contribuyen al *pathos* del espectador. Al acercarse al final de la muestra, se oye cada vez más fuerte el sonido de fondo: los gritos, los disparos de artillería y el tañido de campanas que anuncian el modelo digitalizado e interactivo de la batalla de Trafalgar, victoria que, si no derrotó absolutamente a Bona-



Uniforme de Nelson en Trafalgar, en la exposición *Nelson y Napoleón*.

parte, dejó claro que no habría ya posibilidad de invadir Inglaterra. Y, entre las curiosidades, resulta que los *fascas* romanos, que en el siglo veinte serían parte inconfundible de la simbología fascista, eran un símbolo revolucionario francés y como tal aparecen en las banderas napoleónicas.

MICHAEL ALPERT

DOCUMENTOS DE TRAFALGAR

Tras el museo de Greenwich, el otro gran museo naval británico, el Royal Naval Museum de Portsmouth, ofrece, hasta el 30 de noviembre, una selección de manuscritos relacionados con la armada que luchó en Trafalgar y las célebres caricaturas de Nelson hechas por los artistas británicos James Gillray, Thomas Rowlandson y George Cruikshank, actividades que se completarán con una reconstrucción virtual de la batalla.

TRAFALGAR A TRAVÉS DE OJOS FRANCESES

El argumento de la muestra organizada en el National Fishing Heritage Centre de Grimsby, incide en la tragedia humana de la batalla de Trafalgar, no sólo por el hecho de la muerte de Nelson, sino también por las cuantiosas pérdidas de las marinas francesa y española que, según el planteamiento de esta muestra, siguieron una pésima estrategia, a lo que se unió la escasa formación de los marinos, que fueron abandonados a su suerte. Hasta el 31 de octubre, entre otros objetos, podrá admirarse la colección de maquetas elaboradas por los prisioneros franceses en Inglaterra, que eran vendidas a los visitantes de las cárceles.

RETRATOS DE NELSON

El museo emplazado en la villa que vio nacer al almirante Nel-

son, en Norfolk, realizará hasta finales del mes de octubre toda una programación especial de actividades, entre las que destaca el conjunto de retratos reunidos para la ocasión.

SUBASTA EN SOTHEBY'S

Un total de cincuenta objetos de la colección Matchan, el conjunto de reliquias más importantes sobre el almirante Nelson, saldrá a la venta el próximo 5 de octubre en la sede londinense de la casa de subastas Sotheby's. Valorada en 1,5 millones de libras, esta colección fue adquirida directamente de manos de los descendientes de la hermana favorita de Nelson, Catalina (Kitty) Matcham, quien heredó muchos de los objetos después de la muerte de su hermano. El alcance de la colección es enorme, incluyendo una amplia gama de cartas, medallas, vajillas, muebles —entre ellos los que decoraban la cabina del *HMS Victory*—, libros —que leyó durante las largas horas en el mar—, así como piezas de porcelana y cristalería usadas por Nelson y Emma Lady Hamilton en su casa en Inglaterra.

BÉLGICA

NAPOLÉON Y LIEJA

El antiguo Principado de Lieja estuvo anexionado a la República francesa entre 1795 y 1814. Durante este período, la impronta napoleónica quedó marcada en la ciudad, que se une a la conmemoración con la exposición *Napoleón y Lieja*, en la sede del futuro centro de interpretación Grand Curtius. La muestra, abierta hasta el 30 de octubre, ofrece un recorrido por los objetos decorativos, pinturas, esculturas, medallas y armas representativas de aquel momento histórico, que hoy se conservan en el Museo Arqueológico y de Artes Decorativas de la ciudad belga.